



Kanton Zürich
Baudirektion
Amt für Raumentwicklung
Archäologie und Denkmalpflege

Inventar der Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung

sektor



AREV Nr. 1724/2019
Revision und Ergänzung
Stadt Zürich
Gleisfeld SBB



Train
Gaël Sapin, 2015

Inhaltsverzeichnis

Disclaimer: Inventar der Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung	4
Festsetzung	5
Objektliste	6

Inventarblätter

Bahnhof Zürich Stadelhofen	10
Hauptbahnhof	19
«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten	35
Bahnhof Zürich Altstetten	48
Strassenunterführung Badenerstrasse	56
Hauptwerkstätten	63
«Depot F»	91
Stellwerke	102
«Lokomotivremise G»	114
Dienstgebäude Fahrleitungsunterhalt	123
«Seebahneinschnitt»	131
Wipkinger Viadukt	154
Lettenviadukt	171
Bahnhof Zürich Enge	180
Hardturmviadukt	190
Bahnhof Zürich Oerlikon	199
Überführung Nebelbach	205
Unterwerk Seebach, Dienstgebäude	210
«Konkurskurve», Erdamm der Schweizerischen Nationalbahn SNB	217
Glattbrücke	222
Bahnhof Zürich Wiedikon	227
Bahnhof Zürich Wollishofen	236
Bahnwärterhäuser	245



Inventar der Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung

- Das Inventar** Das Inventar listet Bauten und Anlagen auf, die aufgrund ihrer historischen Bedeutung wichtige Zeugen vergangener Epochen sind. Mit der Aufnahme ins Inventar wird ein Objekt nicht unter Schutz gestellt, sondern eine Schutzvermutung festgehalten.
- Schutzzweck** Der im Inventarblatt aufgeführte Schutzzweck hält in allgemeiner Art und Weise fest, wie der Charakter der Bauten bewahrt werden kann. Welche Bestandteile der Bauten im Detail erhalten werden sollen, ist nicht im Inventarblatt festgelegt, sondern wird im Rahmen eines Bauvorhabens entschieden. Dies betrifft neben dem Gebäudeäusseren auch das Gebäudeinnere und die Umgebung. Bei Bauvorhaben empfiehlt es sich, frühzeitig mit der kantonalen Denkmalpflege Kontakt aufzunehmen. Sie bietet Eigentümerinnen und Eigentümern unentgeltliche Beratung an.
- Aktualität der Inhalte** Die in den einzelnen Inventarblättern wiedergegebenen Informationen zu einem Objekt beruhen auf dem Wissensstand zum Zeitpunkt der Festsetzung. Neuere Informationen, etwa zu jüngsten Massnahmen oder zum aktuellen Zustand eines Objekts, können bei der kantonalen Denkmalpflege eingeholt werden.
- Fragen und Anregungen** Verfügen Sie über weitere Informationen zu den Bauten im Inventar? Haben Sie Fragen zum Inventar? Dann nehmen Sie bitte Kontakt mit uns auf und beachten Sie den Flyer «Fragen & Antworten» auf unserer Internetseite:
- www.denkmalpflege.zh.ch
- Disclaimer** Das Inventarblatt gilt nicht als vorsorgliche Schutzmassnahme im Sinne von § 209 des Planungs- und Baugesetzes (PBG).

Festsetzung AREV Nr. 1724/2019
Stadt Zürich, Gleisfeld SBB, Inventar der Denkmalschutzobjekte von
überkommunaler Bedeutung – Festsetzung

Das Amt für Raumentwicklung hat gestützt auf § 4 der kantonalen Natur- und Heimatschutzverordnung mit Verfügung AREV Nr. 1724/2019 vom 7. Januar 2020 die Revision und Ergänzung des Inventars der Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung in der Stadt Zürich, Gleisfeld SBB, festgesetzt.

Gemäss § 203 Abs. 2 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) steht das Inventar an folgenden Orten zur Einsichtnahme offen:

- Amt für Raumentwicklung, Kantonale Denkmalpflege, Stettbachstrasse 7, 8600 Dübendorf, nach telefonischer Voranmeldung (043 259 69 00)
- Stadt Zürich, Hochbaudepartement, Lindenhofstrasse 19, 8001 Zürich

Die Inventarobjekte sind überdies im kantonalen GIS-Browser (www.maps.zh.ch) auf der Karte «Archäologische Zonen und Denkmalschutzobjekte» verzeichnet.

Objektliste

Quartier(e)	Objekt-Nr.	Adresse(n)	Ensemble/Inventarblatt	Objektname
Altstadt	261AA01031	Stadelhoferstrasse 8	Bahnhof Zürich Stadelhofen	Aufnahmegebäude
Altstadt	261AA01033	Stadelhoferstrasse 6a	Bahnhof Zürich Stadelhofen	Perronanlage
Altstadt	261AA01592	Bahnhofplatz 15, Museumstrasse 1	Hauptbahnhof	Bahnhofgebäude, Bahnhofhalle und Erweiterungsbauten
Altstadt, Aussersihl	261AABAHNHOF00001	Museumstrasse 1 bei	Hauptbahnhof	Bahnhof Museumstrasse, Halle Landesmuseum und Halle Sihlquai
Altstadt, Aussersihl	261AAPERRON00001	Bahnhofplatz 15 bei	Hauptbahnhof	Querhalle und Perrondächer
Altstetten	261AL00002	Hermetschloostrasse 10 und 12	«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten	Bürogebäude
Altstetten	261AL00080	Hermetschloostrasse 80	«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten	Stellwerk
Altstetten	261AL00081	Hermetschloostrasse 90	«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten	Rangier- und Gleisbremsengebäude
Altstetten	261AL00125	Hermetschloostrasse 8	«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten	Schnellguthalle
Altstetten	261ALBRUECKE00001	Badenerstrasse 830 bei	«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten	Hermetschloobrücke
Altstetten	261AL00700	Altstetterplatz 11 und 12	Bahnhof Zürich Altstetten	Bahnhofgebäude
Altstetten	264PERRON00700-2	Altstetterplatz 13a	Bahnhof Zürich Altstetten	Perrondach 2
Altstetten	261ALPERRON00700-3	Altstetterplatz 13b	Bahnhof Zürich Altstetten	Perrondach 3
Altstetten	263ALBRUECKE00002	Badenerstrasse 760 bei	Strassenunterführung Badenerstrasse	Strassenunterführung Badenerstrasse
Aussersihl	261AU00082	Hohlstrasse 426	Hauptwerkstätten	Wagenwerkstätte II
Aussersihl	261AU00878	Hohlstrasse 370	Hauptwerkstätten	Triebwagenhalle
Aussersihl	261AU01231	Hohlstrasse 438	Hauptwerkstätten	Holzloggerschuppen, sogenannte «Elsässer Halle»
Aussersihl	261AU03103	Hohlstrasse 400	Hauptwerkstätten	Verwaltungsgebäude
Aussersihl	261AU03103	Hohlstrasse 402 und 402a	Hauptwerkstätten	Magazingebäude und Portierhaus
Aussersihl	261AU03200	Hohlstrasse 388	Hauptwerkstätten	Lokomotivreparaturwerkstätte
Aussersihl	261AU03200	Hohlstrasse 388	Hauptwerkstätten	Montagehalle IX
Aussersihl	261AU03200	Hohlstrasse 388	Hauptwerkstätten	Montagehalle VIII
Aussersihl	261AU03201	Hohlstrasse 408	Hauptwerkstätten	Allgemeine Abteilung mit Kesselhaus, Schmiede und Raddreherei
Aussersihl	261AU03290	Hohlstrasse 420	Hauptwerkstätten	Speisehaus
Aussersihl	261AU03361	Hohlstrasse 394	Hauptwerkstätten	Elektrische Zentrale
Aussersihl	261AU03362	Hohlstrasse 418	Hauptwerkstätten	Wagenwerkstätte I
Aussersihl	261AU03364	Hohlstrasse 422a	Hauptwerkstätten	Abortgebäude
Aussersihl	261AU03368	Hohlstrasse 430	Hauptwerkstätten	Holzdruckerei
Aussersihl	261AUABSAUG00001	Hohlstrasse 426 bei	Hauptwerkstätten	Absauganlage
Aussersihl	261AUDREH00001	Hohlstrasse 370 bei	Hauptwerkstätten	Drehscheibe
Aussersihl	261AUSCHIEBE00001	Hohlstrasse 418 bei und 426 bei	Hauptwerkstätten	Schiebebühne West
Aussersihl	261AUSCHIEBE00002	Hohlstrasse 388 bei	Hauptwerkstätten	Schiebebühne Lokomotivreparaturwerkstätte
Aussersihl	261AUSCHIEBE00003	Hohlstrasse 370 bei	Hauptwerkstätten	Schiebebühne Ost
Aussersihl	261AUUMGEBU00001	Hohlstrasse 370 bei	Hauptwerkstätten	Freiraum und Einfriedung
Aussersihl	261AU00630	Remisenstrasse 31	«Depot F»	Stellwerk
Aussersihl	261AU02834	Remisenstrasse 15 und 17	«Depot F»	Hauptgebäude «Depot F»
Aussersihl	261AUKRAN02834-1	Remisenstrasse 17 bei	«Depot F»	Schwenkhebekran Ost
Aussersihl	261AUKRAN02834-2	Remisenstrasse 15 bei	«Depot F»	Schwenkhebekran West
Aussersihl	261AUKRAN02834-3	Remisenstrasse 15 bei	«Depot F»	Wasserkran
Aussersihl	261AUUNTERF00934	Remisenstrasse 20 bei	«Depot F»	Personenunterführung Neufrankengasse
Aussersihl	261AUWASCH02834	Remisenstrasse 15b	«Depot F»	Waschanlage
Aussersihl	261AU00932	Gustav-Gull-Platz 6	Stellwerke	Zentralstellwerk
Industriequartier	261AU00933	Neugasse 111	Stellwerke	Stellwerk Nord
Aussersihl	261AUKRAN00932	Gustav-Gull-Platz 6 bei	Stellwerke	Portalkran
Aussersihl, Industriequartier	261AUUNTERF00933	Neugasse 111 bei	Stellwerke	Personenunterführung
Industriequartier	261AU04007	Neugasse 145	«Lokomotivremise G»	Standhalle
Industriequartier	261AUDIENST04007	Neugasse 145 bei	«Lokomotivremise G»	Dienstgebäude

Quartier(e)	Objekt-Nr.	Adresse(n)	Ensemble/Inventarblatt	Objektname
Industriequartier	261AUGLEIS04007	Neugasse 145 bei	«Lokomotivremise G»	Gleisharfen
Industriequartier	261AUSCHIEB04007-1	Neugasse 145 bei	«Lokomotivremise G»	Schiebebühnenhalle West
Industriequartier	261AUSCHIEB04007-2	Neugasse 145 bei	«Lokomotivremise G»	Schiebebühnenhalle Ost
Aussersihl	261AU04535	Remisenstrasse 7, 7a und 7b	Dienstgebäude Fahrleitungsunterhalt	Dienstgebäude Fahrleitungsunterhalt
Aussersihl	261AUSEEBAHN00005	Badenerstrasse 190 bei	«Seebahneinschnitt»	Strassenüberführung Badenerstrasse
Aussersihl, Enge, Wiedikon	261AUSEEBAHN00001	Seebahnstrasse 251 bei	«Seebahneinschnitt»	Trasse, Böschungen, Stützmauern, Staketengeländer und Platanenreihen
Aussersihl	261AUSEEBAHN00002	Herman-Greulich-Strasse 74 bei	«Seebahneinschnitt»	Strassenüberführung Hohlstrasse
Aussersihl	261AUSEEBAHN00003	Stauffacherstrasse 179 bei	«Seebahneinschnitt»	Strassenüberführung Stauffacherstrasse
Aussersihl	261AUSEEBAHN00004	Kanzleistrasse 137 bei	«Seebahneinschnitt»	Strassenüberführung Kanzleistrasse
Enge	261ENTUNNEL00001	Gutenbergstrasse 9 bei	«Seebahneinschnitt»	Ulmergtunnel, Südportal
Enge	261ENTUNNEL00002	Seestrasse 45 bei	«Seebahneinschnitt»	Engetunnel, Nordportal
Enge	261ENTUNNEL00003	Schulhausstrasse 11 bei	«Seebahneinschnitt»	Engetunnel, Überdeckung mit Grünanlage
Enge	261ENTUNNEL00004	Kappelistrasse 11 bei	«Seebahneinschnitt»	Engetunnel, Südportal mit Grünanlage
Enge, Wiedikon	261ENUEBERFALL00001	Manessestrasse 1 bei	«Seebahneinschnitt»	Sihlüberfall
Wiedikon	261WDSEEBAHN00001	Kalkbreitestrasse 12 bei	«Seebahneinschnitt»	Strassenüberführung Kalkbreitestrasse
Wiedikon	261WDSEEBAHN00002	Elisabethenstrasse 27 bei	«Seebahneinschnitt»	Treppe und Passerelle Kalkbreitestrasse/Seebahnstrasse
Wiedikon	261WDSEEBAHN00003	Zweierstrasse 100 bei	«Seebahneinschnitt»	Strassenüberführung Zweierstrasse
Wiedikon	261WDSEEBAHN00006	Meinrad-Lienert-Strasse 4 bei	«Seebahneinschnitt»	Meinrad-Lienert-Brunnen
Aussersihl	261AUBRUECKE00003	Remisenstrasse 31 bei	Wipkinger Viadukt	Vorbahnhofbrücke
Aussersihl	261AUDAMM00001	Remisenstrasse 15 bei	Wipkinger Viadukt	Erdamm Vorbahnhof
Industriequartier	261AUVIADUKT00001	Viaduktstrasse 21 bei	Wipkinger Viadukt	Hausteinbögen mit Strassenunterführungen
Industriequartier, Wipkingen	261IQBRUECKE00005	Sihlquai 284 bei	Wipkinger Viadukt	Limmatbrücke
Industriequartier Wipkingen	261IQDAMM00001	Dammweg 6 bei	Wipkinger Viadukt	Erdamm Limmatstrasse
Wipkingen	261WPDAMM00001	Wasserwerkstrasse 145 bei	Wipkinger Viadukt	Erdamm Wasserwerkstrasse
Wipkingen	261WPDAMM00002	Lettenfussweg 9 bei	Wipkinger Viadukt	Erdamm Wipkingen mit Entwässerungsanlage
Wipkingen	261WPPISOIR00001	Wasserwerkstrasse 145	Wipkinger Viadukt	Pissoir
Aussersihl, Industriequartier	261AUVIADUKT00002	Viaduktstrasse 97 bei	Lettenviadukt	Hausteinbögen mit Strassenunterführungen
Industriequartier	261IQBRUECKE00006	Sihlquai 255 bei	Lettenviadukt	Vorbrücke und Strassenunterführung
Industriequartier	261IQBRUECKE00007	Sihlquai 252 bei	Lettenviadukt	Sihlquai
Industriequartier, Wipkingen	261IQBRUECKE00008	Sihlquai 252 bei, Wasserwerkstrasse 119 bei	Lettenviadukt	Vorbrücke Limmatbrücke
Industriequartier	261IQDVSIHL00001	Sihlquai 259 bei	Lettenviadukt	Damm
Wipkingen	261WPDAMM00003	Wasserwerkstrasse 107 bei	Lettenviadukt	Limmatstrasse–Sihlquai Lettendam mit Personendurchlass Kloster- Fahr-Weg
Enge	261EN01270	Bederstrasse 1 und 3, Tessinerplatz 10 und 12, Seestrasse 16 und 26	Bahnhof Zürich Enge	Aufnahmegebäude
Enge	261ENPERRON01270-1	Tessinerplatz 10 bei	Bahnhof Zürich Enge	Perrondach 1
Enge	261ENPERRON01270-2	Tessinerplatz 10 bei und 12 bei	Bahnhof Zürich Enge	Perrondach 2
Enge	261ENUNTERF01270-1	Tessinerplatz 10 bei	Bahnhof Zürich Enge	Personenunterführung Nord
Enge	261ENUNTERF01270-2	Tessinerplatz 10 bei	Bahnhof Zürich Enge	Personenunterführung Süd
Aussersihl, Industriequartier	261IQHARDTU00001	Pfingstweidstrasse 103 bei	Hardturmviadukt	westlicher Schenkel

Quartier(e)	Objekt-Nr.	Adresse(n)	Ensemble/Inventarblatt	Objektname
Aussersihl, Industriequartier	261IQHARDTU00002	Pfingstweidstrasse 95 bei	Hardturmviadukt	östlicher Schenkel
Industriequartier	261IQHARDTU00003	Förribuckstrasse 109 bei	Hardturmviadukt	gerader Teil
Aussersihl	261IQRAMPE00001	Turbinenstrasse 41 bei	Hardturmviadukt	Rampe
Industriequartier	261IQSTELLW00001	Pfingstweidstrasse 98 bei	Hardturmviadukt	Stellwerk
Oerlikon	261OE00068	Hofwiesenstrasse 369	Bahnhof Zürich Oerlikon	Aufnahmegebäude
Oerlikon	261OEPERRON00068	Hofwiesenstrasse 369 bei	Bahnhof Zürich Oerlikon	Perrondach
Riesbach	261RIUEBERF00001	Wildbachstrasse 77 bei	Überführung Nebelbach	Überführung Nebelbach
Seebach	261SE00683	Unterwerkstrasse 30	Unterwerk Seebach, Dienstgebäude	Unterwerk Seebach, Dienstgebäude
Seebach	261SEDAMM00001	Brüttenweg 2 bei	«Konkurskurve», Erddamm der Schweizerischen Nationalbahn SNB	«Konkurskurve», Erddamm der Schweizerischen Nationalbahn SNB
Schwamendingen	261SWBRUECKE00001	Auwiesenstrasse 74 bei	Glattbrücke	Glattbrücke
Wiedikon	261WD02412	Baumgartnerstrasse 3 und Birmensdorferstrasse 80	Bahnhof Zürich Wiedikon	Aufnahmegebäude
Wiedikon	261WDBRUNNEN02412	Birmensdorferstrasse 80 bei	Bahnhof Zürich Wiedikon	Brunnen
Wiedikon	261WDPERRON00001	Birmensdorferstrasse 80a und 80b	Bahnhof Zürich Wiedikon	Perrondach 1
Wiedikon	261WDPERRON00002	Birmensdorferstrasse 80c und 80d	Bahnhof Zürich Wiedikon	Perrondach 2
Wiedikon	261WDSTELLW00001	Birmensdorferstrasse 80 bei	Bahnhof Zürich Wiedikon	Reiterstellwerk
Wollishofen	261WO00348	Seestrasse 331	Bahnhof Zürich Wollishofen	Aufnahmegebäude
Wollishofen	261WO01100	Seestrasse 313a	Bahnhof Zürich Wollishofen	Güterschuppen
Wollishofen	261WOPERRON00348	Seestrasse 331 bei	Bahnhof Zürich Wollishofen	Perrondach
Wipkingen	261WP00547	Rousseaustrasse 101	Bahnwärterhäuser	nördliches Bahnwärterhaus
Wipkingen	261WP00562	Rousseaustrasse 99	Bahnwärterhäuser	südliches Bahnwärterhaus

Inventarblätter

Bahnhof Zürich Stadelhofen

Gemeinde	Zürich	Bezirk	Zürich
Quartier	Altstadt	Planungsregion	Zürich
Adresse(n)	Stadelhoferstrasse 6a und 8		
Bauherrschaft	Schweizerische Bundesbahnen SBB Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB		
ArchitektIn	Arnold Amsler (1942 – o. A.) Gustav Wülfke (1840–1904)		
Weitere Personen	Santiago Calatrava (1951 – o. A.) (Ingenieur) Vrendli Amsler (1947 – o. A.) (Innenarchitektin) Werner Rüeeger (1942 – o. A.) (Landschaftsarchitekt)		
Baujahr(e)	1893–1990		
Einstufung	kantonal		
Ortsbild überkommunal	nein		
ISOS national	ja		
KGS	A		
KGS Nr.	7897		
Datum Inventarblatt	07.01.2020 Raphael Sollberger		

Objekt-Nr.	Festsetzung Inventar	Bestehende Schutzmassnahmen
261AA01031	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AA01033	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–

Schutzbegründung

Nach langjährigen Finanzierungsproblemen eröffnete die Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB im März 1894 die rechtsufrige Zürichseelinie von Rapperswil nach Zürich Stadelhofen. Da die urspr. geplante Trasse via Hirschengraben zum Hauptbahnhof (Bahnhofplatz 15 u. a.; 261AA01592 u. a.) während des langen Baustillstands bereits grösstenteils überbaut worden war, erfolgte die Fortsetzung der Linie unterirdisch durch den Lettentunnel zum Bahnhof Letten (Wasserwerkstrasse 93; 261WP00318) und von dort aus in einem weiten Bogen über den Lettenviadukt (Viaduktstrasse 97 bei; 261AUVIADUKT00002) zum Hauptbahnhof. Mangels einer direkten Verbindung zum Hauptbahnhof war der Bahnhof der «Rechtsufrigen» wenig attraktiv, und so überdauerte die Stadelhofer Bahnhofanlage fast ein Jh. lang weitgehend unverändert.

Das Aufnahmegebäude (261AA01031), ein normiertes Stationsgebäude zweiter Klasse, ist ein Werk des Semper-Schülers und NOB-Chefarchitekten Gustav Wülfke. Es entspricht mit seinem Mittelbau und zwei Seitenflügeln einem Gebäudeschema, das während des 19. Jh. in der Bahnhofarchitektur grosse Verbreitung fand. Früher erstellte Beispiele dieses Bautyps sind der französische Bahnhof in Basel von 1845 von Jean-Baptiste Schacre (1808–1876) und das Stationsgebäude der «Spanisch-Brötli-Bahn» in Baden von 1847 von Ferdinand Stadler (1813–1870). Für die NOB hatte Jakob Friedrich Wanner (1830–1903) den Typus Ende der 1850er Jahre aufgegriffen und erstmals in Winterthur (Stadt Winterthur, Bahnhofplatz 7; 230ST00454) verwirklicht. Darauf aufbauend erstellte Wülfke in Stadelhofen einen der am detailreichsten gestalteten klassizistischen Bahnbauten der Schweiz, welcher zudem als nordöstlicher Platzabschluss des Stadelhoferplatzes bis heute von grosser ortsbildprägender Wirkung ist. Nachdem 1929 die beiden Seitenflügel verlängert wurden, liessen die Schweizerischen Bundesbahnen SBB den Bau 1984–1990 auskernern, so dass sich seine wirtschafts-, sozial- und architekturgeschichtliche Zeugenschaft heute ausschliesslich in der bauzeitlichen Substanz seiner Gebäudehülle manifestiert.

Nach Inbetriebnahme der Zürcher S-Bahn und des Hirschengrabentunnels 1990 sollte der Bahnhof Zürich Stadelhofen als neues Herzstück des städtischen Nahverkehrsnetzes von zwei auf drei Gleise ausgebaut und mit Perrons und Unterführungen ausgestattet werden. Nach heftigem Widerstand gegen die Pläne der SBB, dafür die bestehende Stützmauer abzurechen und einen Teil der Hohen Promenade abzutragen, luden die SBB gemeinsam mit der Stadt und dem Kanton Zürich acht



Architekturbüros zu einem Projektauftrag ein, woraufhin das Team um Arnold Amsler mit Ehefrau und Textilgestalterin Vrendli Amsler, dem noch jungen, in Valencia ausgebildeten Architekten und an der ETH Zürich ausgebildeten Ingenieur Santiago Calatrava sowie dem insb. im Raum Winterthur renommierten Landschaftsarchitekten Werner Rieger den Zuschlag erhielt. Calatrava wurde bereits während der 1980er Jahre in ähnlicher Weise bei Projekten für öffentliche Bauten beigezogen, so z. B. von Burkard Meyer Architekten für die Dachkonstruktion der Kantonsschule Wohlen AG oder von Amman + Baumann für das Vordach der Hauptpost und die Vorhalle des Bahnhofs in Luzern. Der Bahnhof Zürich Stadelhofen jedoch wurde in Calatravas Œuvre zum Schlüsselwerk. Hier gelang es ihm erstmals in konsequenter Art und Weise, die gestalterischen Maximen der High-Tech-Architektur (u. a. die Sichtbarkeit oder gar Zurschaustellung der Konstruktionsweise und der Gebäudetechnik) ins Gegenteil zu kehren und eine eigenständige, dekonstruktivistische Architektursprache zu entwickeln. Die schrägen Stützen etwa, die über dem Mittelperron die Hohe Promenade zu tragen scheinen, tragen in Wirklichkeit lediglich die darüberliegende Fussgängerpromenade; die «Stahlbögen» über der Fussgängerpromenade haben entgegen der üblichen Funktion von Bögen (z. B. in Gewölben) keine tragende Funktion, sondern dienen ausschliesslich als raumbildende Elemente sowie dem Bewuchs von Schlingpflanzen. Mit der Ladenpassage, die Assoziationen an ein Skelett, bzw. einen Walfisch-Brustkorb von innen hervorruft, integrierte Calatrava organisch-bildhafte Elemente in seine postmoderne Architektursprache, was sein Büro während der 1990er und 2000er Jahre konsequent weiterführen sollte. Dieses architektonische Konzept, der dekonstruktivistische Einsatz klassischer Bauelemente und die assoziative Wirkung der Architektur wusste Calatrava dank seinem grossen Netzwerk in die weite Welt hinauszutragen, was ihn zu einer Art «Überwinder der Postmoderne» und zu einem der bedeutendsten Architekten der Zeit um die Jahrtausendwende machen sollte.

Schutzzweck

Erhaltung der bauzeitlichen Substanz der Gebäudehülle des Aufnahmegebäudes mitsamt seinen äusseren bauzeitlichen Ausstattungselementen (insb. dem Bauschmuck) und Oberflächen. Erhaltung der bauzeitlichen Substanz der Perronanlage bestehend aus den Tunnelportalen, den Perrondächern, der unterirdischen Ladenpassage samt Aufgängen zu den Gleisen, der Überführung der Schanzengasse, dem Falkensteg und dem Olgasteg sowie den Stützmauern mit der Fussgängerpromenade.

Kurzbeschreibung

Situation/Umgebung

Das Aufnahmegebäude liegt im NO des Stadelhoferplatzes und im SW der Hohen Promenade, einer Grünanlage aus dem 18. Jh. zwischen Schanzengasse, Promenadengasse, und Rämistrasse, worin sich heute u. a. die Kantonsschulen Hohe Promenade (Promenadengasse 11; 261AA01105) und Stadelhofen (Schanzengasse 11 und 17; 261AA00463) befinden. Der Bahnhof liegt in einer langgezogenen Kurve eingebettet in den Hang der Hohen Promenade. In beide Richtungen münden die Gleise in Tunnels. Die Züge gelangen vom Hauptbahnhof durch den doppelspurigen Hirschengrabentunnel nach Zürich Stadelhofen. Danach führt eine einspurige Strecke durch den Riesbachtunnel weiter nach Zürich Tiefenbrunnen und nach Rapperswil, eine doppelspurige durch den Zürichbergtunnel nach Zürich Stettbach und weiter nach Winterthur.

Objektbeschreibung

Aufnahmegebäude (261AA01031)

Klassizistisches, symmetrisches Bahnhofgebäude, bestehend aus einem dreigeschossigen, dreiachsigen Mittelbau, der in einer Attika schliesst, und zwei eingeschossigen, urspr. ebenfalls dreiachsigen Seitenflügeln. Die an diese anschliessenden offenen Wartehallen wurden abgebrochen, die Seitenflügel dafür um je eine Achse verlängert. Die Fassaden waren urspr. rau verputzt und beige gestrichen, seit 1990 sind sie glatt und in Hellgrautönen gestrichen. Über einer kalksteinverkleideten Sockelzone bzw. auf einem vierstufigen Podest erhebt sich das hausteinverkleidete EG mit Rundbogenportalen und -fenstern. Auf der Südostseite setzt über den drei Öffnungen des Mittelbaus ein Vordach als filigrane Eisen-Glas-Konstruktion an. Das Vordach auf der Nordostseite ist eine jüngere, an Eisenbändern aufgehängte Stahl-Glas-Konstruktion. Über einem breiten Gesims erheben sich die OG, welche durch Kolossalpilaster mit manieristischen Kapitellen gegliedert sind. Darüber folgt ein reich gegliedertes Kranzgesims. Die dazwischenliegenden Fassadenflächen werden durch ein Sohlbankgesims im 1. OG weiter gegliedert. Während das 1. OG hohe Rechteckfenster mit alternierenden Dreiecks- und Segmentgiebeln aufweist, öffnet sich das 2. OG in kleinen Rechteckfenstern mit geohrten

Gewänden. Gequaderte Eckverbände schliessen den Bau allseitig ab. Das Dachgesims der Seitenflügel, das sich im Gurtgesims des Mittelbaus fortsetzt, beherbergt Postamente, die ein Eisengeländer halten. Beim Umbau 1984–1990 wurden flach gewölbte, lange Oberlichter auf ihre Dächer gesetzt. Im zugunsten einer Schalterhalle, eines Reisebüros und weiteren Lokalen ausgekernten Innern wurde ein Treppenhaus und ein Lift eingebaut, die Betondecke der Eingangshalle ist mit einem Lichtband von der Fassade abgesetzt.

Perronanlage (261AA01033)

Der Mittelperron mündet an seinen beiden Enden in die Tunnelportale. Eine Reihe schräg gestellter Stahlstützen trägt die über dem Perron liegende, mit Bögen aus Stahlprofilen überwölbte Fussgängerpromenade mit Anschluss an die Hohe Promenade. Eine auf die Kurven-Geometrie angepasste Betonschale bildet ihre Untersicht und gleichzeitig das Dach des Perrons zwischen den Gleisen 2 und 3. Das Perrondach an Gleis 1 ist eine feingliedrige Konstruktion aus Stahl und Glas, deren Stützen in jeweils ein Druck- und ein Zugelement aufgelöst sind. Träger des Glasdachs ist ein Torsionsrohr. Als Verbindung von der Stadtebene (Stadelhoferplatz) auf die Hohe Promenade fungieren drei Brücken: der Falkensteg im SO (als direkte Verbindung vom Stadelhoferplatz über die Gleise hinweg nach NO), die befahrbare Überführung der Schanzengasse in der Mitte sowie der Olgasteg über dem Tunnelportal im NW. Der Aufgang des Falkenstegs ist gleichzeitig ein Treppenabgang in die Unterführung und als massive Betonkonstruktion gestaltet, auf der ein Stahlträger aufliegt, der die Gleise überspannt. Unter den Gleisen 1 und 2 liegt eine Ladenpassage, die die Personenunterführungen miteinander verbindet. Auch sie ist eine massive Betonkonstruktion, die wie die Fussgängerpromenade Assoziationen an ein Skelett, bzw. an das Innere eines Walfisch-Brustkorbs weckt. Da entlang der Perronkanten an den Gleisen 1 und 2 Glasbausteinelemente in den Boden eingelassen sind, fällt auf seiner ganzen Länge Tageslicht in den unterirdischen Raum. Auffällige Abfangkonstruktionen markieren die Treppen- und Rolltreppenaufgänge, die auf Perron 1 mit Stahlklapptoren verschlossen werden können.

Baugeschichtliche Daten

1893–1894	Bau des Aufnahmegebäudes, Bauherrschaft: Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB, Architekt: Gustav Wülflke
März 1894	Eröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn
Okt. 1894	Verlängerung der Linie via Lettentunnel zum Hauptbahnhof
01.01.1902	Übergang der Linie an die Schweizerischen Bundesbahnen SBB
1926	Elektrifizierung der Strecke
1929	Abbruch der «Sommerwartsäle» auf der Nordwest- und der Südostseite des Aufnahmegebäudes und Verlängerung der beiden Seitenflügel um zwei auf fünf Achsen, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB
1970	«Im Projektstand März 1970 der S-Bahn-Planung war in Stadelhofen eine völlig neue Bahnanlage mit gemischter bahnbetrieblicher und kommerzieller Nutzung vorgesehen» (Gutachten der Stadtzürcher Denkmalpflege 1982, S. 23).
1982	Einsprache verschiedener Kommissionen von Stadt und Kanton Zürich gegen den vorgesehenen Umbau des Bahnhofs Zürich Stadelhofen; insb. Widerstand gegen die erhebliche Verbreiterung des Bahneinschnitts nach NO und den damit verbundenen Abbruch der alten Stützmauer
1983	neuer Projektierungsauftrag in Zusammenarbeit mit der Stadt und dem Kanton Zürich; acht eingeladene Architektinnen- und Architektenteams um Arnold Amsler, Ernst Gisel (1922 – o. A.), Rudolf (1929 – o. A.) und Esther Guyer (1931 – o. A.), Frank Kraysenbühl (1935–2011), Martin Spühler (o. A. – o. A.), Willi Walter (o. A. – o. A.), Pierre Zoelly (1923–2003) sowie Zweifel + Strickler + Partner (o. A. – o. A.); dabei Verpflichtung zum Beizug einer Landschaftsarchitektin oder eines Landschaftsarchitekten
1984	nach zwei Bearbeitungsstapen Empfehlung des Amsler-Projekts zur Weiterbearbeitung
1984–1990	Umbau des Aufnahmegebäudes und Neubau der Perronanlage, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekt: Arnold Amsler, Innenarchitektin: Vrendli Amsler, Ingenieur: Santiago Calatrava, Landschaftsarchitekt: Werner Rüeger
1990	Schliessung des Lettentunnels und Eröffnung des Zürichbergtunnels
27.05.1990	Inbetriebnahme der Zürcher S-Bahn

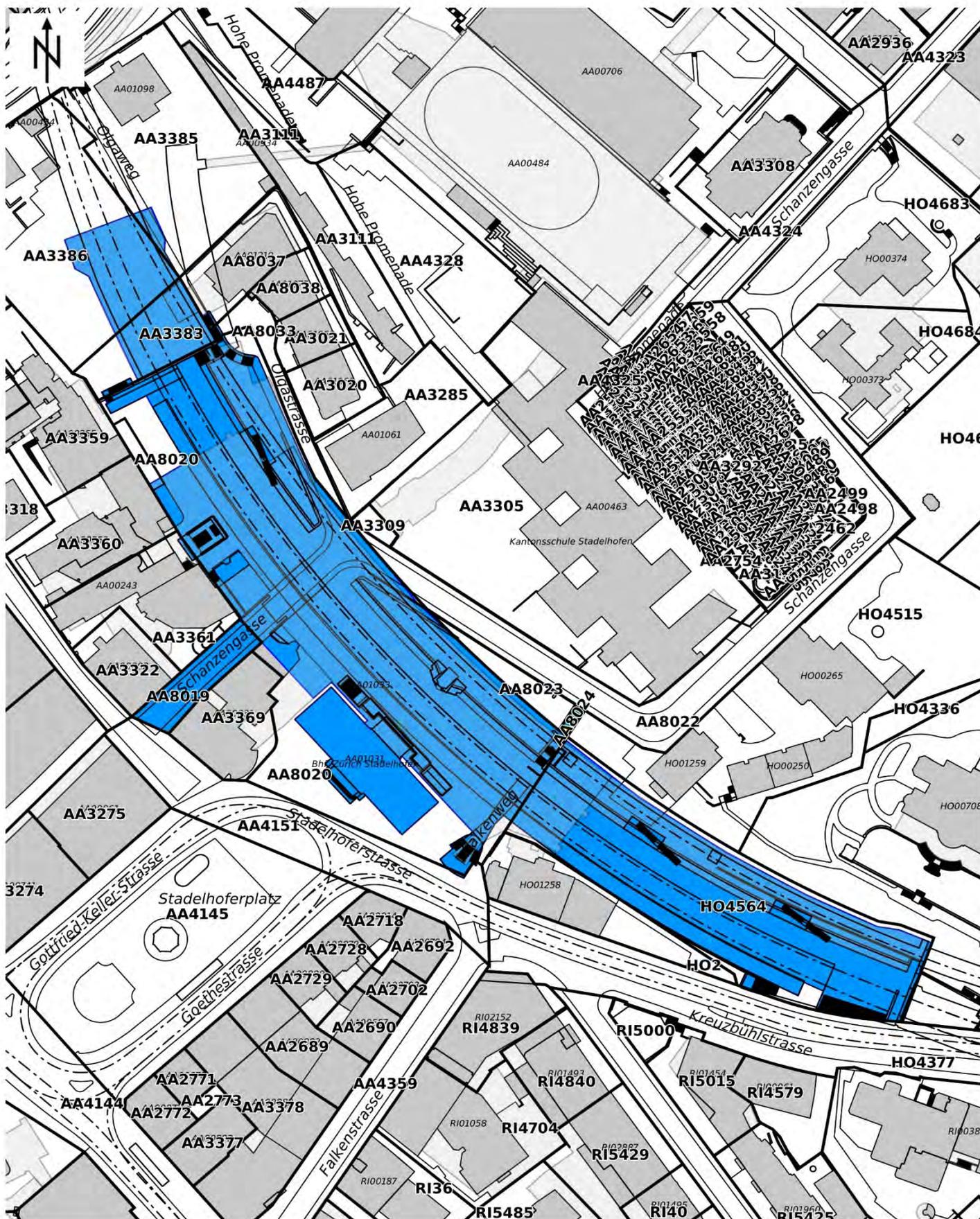
Literatur und Quellen

- Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.

- Bahnhof Zürich Stadelhofen, in: Wikipedia, de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Zürich_Stadelhofen, Stand 24.04.2019.
- Denkmalpflege Stadt Zürich, Bericht 1989/90, Zürich 1992, S. 69–81 und 147.
- O. A., Gustav Wülfke (Nekrolog), in: Schweizerische Bauzeitung, 1904, Nr. 8, S. 95.
- Santiago Calatrava, Bahnhof Stadelhofen, in: Schweizer Ingenieur und Architekt, 1990, Nr. 48, S. 1383 und 1390–1392.
- Typologisches Inventar Bahnhöfe, Stadt Zürich, 261AA01031, 2004, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Werner Huber, Zürich Bahnhof Stadelhofen: bauhistorische Würdigung, Sept. 2018, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Werner Stutz, Bahnhöfe der Schweiz. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg, Zürich 1983, S. 56, 75, 103 und 206–207.
- Zürcher Denkmalpflege, 15. Bericht 1997–2000, hg. von Kantonale Denkmalpflege, Zürich/Egg 2004, S. 74–78.



 **Inventarrevision Denkmalpflege**



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 16:42:53

Diese Karte stellt einen Zusammenschau von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Massstab 1:1500

0 10 20 30m

Zentrum: [2683863.54, 1246826.18]



Bahnhof Zürich Stadelhofen, Aufnahmegebäude (261AA01031), Ansicht von SW, Wikimedia Commons, Bild: Wikimedia Commons, Roland_zh, 05.09.2010 (Bild Nr. D101354_82).



Bahnhof Zürich Stadelhofen, Aufnahmegebäude (261AA01031), Ansicht von O vom Fussgängersteg Falkenweg, Bild: Schweizerische Bundesbahnen SBB, www.sbb.ch/de/bahnhof-services/bahnhoefe/bahnhof-zuerich-stadelhofen.html, Stand 24.04.2019 (Bild Nr. D101354_83).



Bahnhof Zürich Stadelhofen, Aufnahmegebäude (261AA01031), Ansicht von SO (ungefähr vom heutigen Fussgängersteg Falkenweg), aus: Zürich – damals und heute, www.zhdamalsheute.ch, Stand 24.04.2019, 20.06.1983 (Bild Nr. D101354_84).



Bahnhof Zürich Stadelhofen, Perronanlage (261AA01033) im Bau, Bild: Jules Vogt, ETH-Bildarchiv, Sign. Com_M36-0099-0003-0004, 03.07.1987 (Bild Nr. D101354_89).



Bahnhof Zürich Stadelhofen, Perronanlage (261AA01033), Ansicht von SO, Bild: Wikimedia Commons, Paebi, 15.04.2007 (Bild Nr. D101354_88).



Bahnhof Zürich Stadelhofen, Perronanlage (261AA01033), Fussgängerpromenade, Ansicht von NW, Bild: Wikimedia Commons, Paebi, 15.04.2007 (Bild Nr. D101354_86).



Bahnhof Zürich Stadelhofen, Perronanlage (261AA01033), Ladenpassage, Bild: Wikimedia Commons, Peter, 08.06.2008 (Bild Nr. D101354_87).



Bahnhof Zürich Stadelhofen, Perronanlage (261AA01033), Ladenpassage, 25.06.2019 (Bild Nr. D101356_71).

Hauptbahnhof

Gemeinde
Zürich

Bezirk
Zürich

Quartier
Altstadt, Aussersihl

Planungsregion
Zürich

Adresse(n)	Bahnhofplatz 15 und 15 bei, Museumstrasse 1 und 1 bei
Bauherrschaft	Schweizerische Bundesbahnen SBB Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB
ArchitektIn	Axel Fickert (1952 – o. A.) Hansruedi Stierli (o. A. – o. A.) Jakob Friedrich Wanner (1830–1903) Robert Haussmann (1931 – o. A.) Trix Haussmann (1933 – o. A.) Kaschka Knapkiewicz (1950 – o. A.) Marcel Meili (1953–2019) Markus Peter (1957 – o. A.)
Weitere Personen	Alexander Acatos (1873–1950) (Ingenieur) Bell Maschinenfabrik AG (o. A. – o. A.) (Hersteller) Buss AG (o. A. – o. A.) (Hersteller) Cristoforo Vicari (1849–1913) (Bildhauer) Ernst Rau (1839–1875) (Bildhauer) Johann Ludwig Keiser (1816–1890) (Bildhauer) Theodor Weiss (1829–1914) (Ingenieur) W. Wachs (o. A. – o. A.) (Ingenieur) Wartmann Vallette & Co. (o. A. – o. A.) (Hersteller)
Baujahr(e)	1865–1997
Einstufung	kantonal
Ortsbild überkommunal	nein
ISOS national	ja
KGS	A
KGS Nr.	7852
Datum Inventarblatt	07.01.2020 Raphael Sollberger, Regula Michel

Objekt-Nr.	Festsetzung Inventar	Bestehende Schutzmassnahmen
261AA01592	RRB Nr. 3048/1981 Liste ohne Inventarblatt, AREV Nr. 1724/2019 Inventarblatt	PD 29.08.1978 RRB Nr. 2785/1978 vom 05.07.1978 Beitragszusicherung
261AABAHNHOF00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AAPERRON00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–

Schutzbegründung

Der Zürcher Hauptbahnhof ist einer der ältesten Bahnhöfe der Schweiz. Architekt Gustav Albert Wegmann (1812–1858) entwarf das erste Bahnhofgebäude, das mitten in die städtische Grünanlage des «Platzspitzes» (Platzpromenade 5 bei u. a.; 261AAGARTEN00001 u. a.) zu liegen kam. Der Bau in neoromanischem Stil diente als Endstation für die am 1847 eröffnete Schweizerische Nordbahn, die sogenannte «Spanisch-Brötli-Bahn» zwischen Baden und Zürich, welche 1853 mit der Zürich-Bodenseebahn zur Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft NOB fusionierte. 1865–1871 wurde der Bau durch das neue Bahnhofgebäude von Jakob Friedrich Wanner mit der dazugehörigen Bahnhofhalle (261AA01592) ersetzt. Bereits seit Beginn des 20. Jh. stiess die mittlerweile «Hauptbahnhof» genannte Anlage immer wieder an ihre Kapazitätsgrenzen und wurde mehrfach um- und ausgebaut. 1897–1902 wurden die bereits zu klein gewordene Bahnhofhalle im W um zwei Joche verkürzt und die Gleisenden nach W vor das Gebäude verlegt, die Perrons bis zum Widerlager der Sihlbrücke überdacht und durch einen Kopfperron miteinander verbunden. 1929–1933 wurde dieser im Hinblick auf die Schweizerische Landesausstellung 1939 zu einer gedeckten Querhalle umgebaut, die Perrons wurden über die Sihl hinweg verlängert und die Einzelperrondächer der Jahrhundertwende durch eine neue, zusammenhängende Perronhalle (261AAPERRON00001)



ersetzt. Im Hinblick auf die Inbetriebnahme der Zürcher S-Bahn am 27.05.1990 wurde der Hauptbahnhof mit dem Bahnhof Museumstrasse (261AABAHNHOF00001) um vier unterirdische und erstmals durchgehende Gleise sowie verschiedene unterirdische Publikums- und Geschäftsflächen erweitert. Gleichzeitig entstanden auch der Bahnhof der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn SZU (Bahnhofplatz 15 bei; 261AABAHNHOF00002) und eine Halle unter dem Bahnhofplatz für das städtische Einkaufszentrum «Shopville» (Bahnhofplatz 15 bei; 261AABAHNHOF00003). 1992–1996 kam der Nordosttrakt (Teil von 261AA01592) hinzu, für dessen Bau der Abriss einiger kleinerer Annexbauten der Jahrhundertwende wie z. B. des Posthofs und der «Chüechliwirtschaft» (dem Restaurant der 3. Klasse), notwendig war. Den letzten grossen Umbau erfuhr der «HB» mit dem im Zuge der «Durchmesserlinie» zwischen Altstetten und Oerlikon erfolgten Abbruch des «HB Südwest» (ehem. Gleise 51–54) zugunsten der Neubebauung der Europaallee und dem 2014 eröffneten unterirdischen Durchgangsbahnhof Löwenstrasse.

Der Hauptbahnhof war nicht nur flächenmässig, sondern auch gemessen an der Anzahl der täglichen Zugabfertigungen stets einer der grössten Bahnhöfe Europa, einer der wichtigsten Bahnknotenpunkte der Schweiz und damit von hoher sozial- und wirtschaftsgeschichtlicher Bedeutung. Als Gesamtanlage zeugt er von mehr als 150 Jahren Bahngeschichte. Alle oben genannten Neubauten und Erweiterungen wurden zu ihrer Zeit in jeweils fortschrittlicher Architektursprache und mithilfe der jeweils neusten konstruktiven Mittel realisiert, was den Hauptbahnhof zusätzlich zu einem wichtigen bau- und technikgeschichtlichen Zeugen erhebt. Als prägendes, wenn nicht gar zentrales Element der Entwicklung Zürichs zur Grossstadt kommt ihm zudem eine grosse städtebaugeschichtliche Bedeutung zu. Der Hauptbahnhof – insb. das Bahnhofgebäude mit seinem als Triumphbogen ausgebildeten Hauptportal als nördlicher Fluchtpunkt der Bahnhofstrasse – prägt seine Umgebung, die Zürcher «City», wesentlich mit und gilt als städtisches Wahrzeichen. Zusammen mit der historistischen Randbebauung des Bahnhofplatzes und dem Alfred-Escher-Brunnen (261AABRUNNEN00001) bildet es eines der bedeutendsten städtebaulichen Ensembles der 2. H. des 19. Jh. im Kanton Zürich.

Nicht nur die Gesamtanlage, auch die einzelnen Bauten des Ensembles sind von hohem wirtschafts-, und sozialgeschichtlichem und/oder baukünstlerischem Wert: Die beiden ältesten erhaltenen Teile des Hauptbahnhofs sind das vom Württemberger Architekten Jakob Friedrich Wanner, dem Chefarchitekten der NOB, entworfene Bahnhofgebäude (gleichzeitig auch das Verwaltungsgebäude der NOB) und die dazugehörige Bahnhofhalle. Die beiden Wanner-Bauten sind Zeugen des Wirkens des Eisenbahnpioniers und Politikers Alfred Escher (1819–1882); durch seine zahlreichen leitenden Funktionen, u. a. bei der NOB, am Eidgenössischen Polytechnikum (heute ETH Zürich) oder bei der Schweizerischen Kreditanstalt (heute Credit Suisse), sowie seinen gleichzeitigen Ämtern als Zürcher Stadt- und Nationalrat nahm der radikal-liberale Escher wie kein anderer vor und nach ihm Einfluss auf die politische und wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz. Aus architekturgeschichtlicher Sicht ist das Bahnhofgebäude einer der bedeutendsten Bauten des Historismus im Kanton Zürich. Mit seinen Architekturmotiven und dem reichen, von zahlreichen bekannten Künstlern erstellten Bauschmuck gilt es als ein Hauptwerk der Schweizer Neorenaissance. In seinen bauzeitlichen Grundrissen mit strikter Trennung von Reisenden der 1., 2. und 3. Klasse manifestiert sich wie in keinem anderen Schweizer Bahnhofbau die neue Mehrklassengesellschaft im noch jungen, von wirtschaftsliberalen Kräften dominierten Bundesstaat. Die ca. 20 m hohe und ca. 2'000 m² weite Bahnhofhalle wies zu ihrer Entstehungszeit mit 43 m eine der grössten Spannweiten auf, die bis anhin mit einem stützenlosen Eisentragwerk realisiert werden konnten und ist daher von grosser technikgeschichtlicher Bedeutung.

Der 1992–1996 erstellte Nordosttrakt ist mit seinen zwischen massive Erschliessungskerne eingehängten Gebäudetrakten ein zeittypischer Vertreter der High-Tech-Architektur. Dank ihm wurde die Konzentration der damals modernen Anforderungen an einen Bahnhof (grosse Schalterhalle, Gepäckaufgabe, Gebäudetechnik, Verwaltung usw.) in einem einzigen Baukörper möglich – und damit auch die «Entrümpelung» der zuvor von Einbauten aller Art in ihrer Wirkung beeinträchtigten Bahnhofhalle. Die mit seinem Bau einhergehende Rekonstruktion des Südwestportals des ehem. Posthofs sowie der «Chüechliwirtschaft» im Innern zeugen von der in den 1990er Jahren zunehmenden Achtung historistischer Architektur.

Die unter der Leitung des Oberingenieurs der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Alexander Acatos, erstellten Perrondächer und die Querhalle sind bedeutende Zeugen der Ingenieurbaukunst der Zwischenkriegszeit. Die Perrondächer, die eigentlich vielmehr Gleisdächer sind, gehören zu den

ältesten grösseren Gleisüberdachungen weltweit, die für eine ausschliesslich elektrisch betriebene Bahn erstellt wurden – ihre vergleichsweise geringe Bauhöhe wäre für den Dampfbetrieb ungeeignet gewesen. Die im N und S an die Perrondächer anschliessenden, 1995–1997 durch die Architekten Axel Fickert, Kaschka Knapkiewicz, Marcel Meili und Markus Peter erstellten Vordachkonstruktionen verleihen der repetitiven Gesamtform der Perrondächer beidseits des Bahnhofs einen klaren Abschluss und öffnen ihn dank ihrer lichten Höhe gleichzeitig zum Stadtraum hin. Damit kommt auch ihnen als jüngste schützenswerte Erweiterungsbauten des Hauptbahnhofs städtebaulicher Wert zu.

Der Bahnhof Museumstrasse ist als Knotenpunkt des ältesten Schweizer S-Bahn-Systems von hoher bahngeschichtlicher Bedeutung und, da er von der stark zunehmenden Mobilität im ausgehenden 20. Jh. zeugt, von grossem wirtschafts- und sozialgeschichtlichem Wert. Die zusammen mit dem Bahnhof errichteten Publikumsflächen und Ladengeschäfte, ein weitläufiges und grösstenteils unterirdisches Einkaufszentrum, ermöglichten insb. Pendlerinnen und Pendlern ein rasches und unkompliziertes Einkaufen auf dem Arbeitsweg und widerspiegeln so die stark veränderte Lebensweise und Konsumgewohnheit der Menschen. Aus architekturgeschichtlicher Sicht ist der Bahnhof Museumstrasse als Hauptwerk des international bekannten Architekten- und Designerehepaars Robert und Trix Haussmann zu werten, die hierfür mit dem Architekten Hansruedi Stierli zusammenarbeiteten. Mit seinen verschiedenen neuen Bahnhofszugängen, Durchgängen und Unterführungen sowie der mit Halle Landesmuseum und der Halle Sihlquai (insb. dem Abgang zum Bahnhof Museumstrasse) ist er ein herausragendes Gesamtkunstwerk der schweizerischen Postmoderne; Architektur, Ausstattungselemente und Oberflächen bilden eine im Schweizer Bahnhofbau selten so konsequent gestaltete Einheit.

Schutzzweck

Erhaltung der gewachsenen Gesamtanlage. Erhaltung der bauzeitlichen Substanz aller schützenswerten Bestandteile des Gebäudekomplexes mitsamt ihren äusseren und inneren historischen Ausstattungselementen und Oberflächen. Wo überliefert zudem Erhaltung der bauzeitlichen Grundrissdisposition.

Kurzbeschreibung

Situation/Umgebung

Der Hauptbahnhof steht südlich des «Platzspitzes» mit dem Schweizerischen Landesmuseum (Museumstrasse 2; 261AABUND00001) auf der gegenüberliegenden Seite der Museumsstrasse und schliesst gleichzeitig das im 19. Jh. überbaute Bahnhofquartier und den Bahnhofplatz gegen NO ab. Das Zentrum der Anlage bildet die grosse Bahnhofhalle. Auf ihrer Südwestseite schliesst das Bahnhofgebäude an, auf dessen Triumphbogenportal (vor dem das Alfred-Escher-Denkmal steht) die nach SW verlaufende Bahnhofstrasse Bezug nimmt. Im SO reicht die Anlage bis zum Bahnhofquai, wo sich zuvor die Drehscheibe des Kopfbahnhofs von 1847 befand. Im NO der Halle erhebt sich der anstelle des ehem. Posthofs aus der Jahrhundertwende der Erweiterungsbau von 1992–1996 mit seinem geschwungenen Dach. Unter diesem Bau liegt der Bahnhof Museumstrasse mit der Halle Landesmuseum. Auf der Nordwestseite schliesslich sind der Bahnhofhalle eine Querhalle und die Perronanlage vorgelagert. Diese erstreckt sich nach NW über die Sihl hinweg (der Bahnhof Museumstrasse mit der Halle Landesmuseum hingegen unter der Sihl hindurch) bis ins Quartier Aussersihl, in dem sich auch die Halle Sihlquai befindet.

Objektbeschreibung

Bahnhofgebäude, Bahnhofhalle und Erweiterungsbau (261AA01592)

Der sogenannte «Wanner-Bau» besteht hauptsächlich aus drei Baukörpern: dem historistischen Bahnhofgebäude (dem ehem. Aufnahme- und Verwaltungsgebäude der NOB), der nordöstlich anschliessenden Bahnhofhalle (der ehem. Gleishalle) sowie einem wiederum nordöstlich anschliessenden Erweiterungstrakt.

Das streng symmetrisch gestaltete, von einem Blechdach gedeckte Bahnhofgebäude besteht aus einem dreiachsigen Mittelbau, flankiert von zwei neunachsigen, ehem. Vorhallen, und zwei drei mal fünfachsigen, nach SW vorspringenden und höheren Eckbauten. Durchgehend folgen über einem Steinsockel mit noch teilweise erhaltenen Aussentreppen und einem hohen, von Rundbögen geprägten, rustizierten EG ein Brüstungsgesims und darüber ein durch Pilaster rhythmisiertes OG. Dieses schliesst mit einem Kranzgesims mit Zahnfries. Der Mittelbau ist geprägt von einem von zwei korinthischen Halbsäulenpaaren eingefassten Triumphbogenportal mit Attika-Aufbau. Darauf thront eine Helvetia, flankiert von den allegorischen Figuren der Telegrafie/Eisenbahn und des

Schiffsverkehrs, allesamt Zinkgüsse von Ernst Rau. Darunter befinden sich vier allegorische Standfiguren von Handel, Kunst, Wissenschaft und Handwerk sowie in den Ecken zwei Löwen als Schildhalter des Zürcher Wappens, allesamt aus Sandstein von Johann Ludwig Keiser. Zudem sind aus der Bauzeit auch die Uhr und Eisen-Glas-Laternen erhalten. Hinter dem Triumphbogen folgt im Innern eine Kuppelhalle mit vier Medaillons in den Gewölbezwickeln, ebenfalls von Keiser: Musik Landwirtschaft, Gartenbau und Eisenbahnverkehr. Im Mittelgang befinden sich in den Zwickeln vier Köpfe, die Handel, Eisenbahnverkehr, Industrie und Landwirtschaft symbolisieren. Die Vorhallen, deren Mittelachsen als Mittelrisalite ausgebildet sind, zeigen über dem Kranzgesims Akroterien. Als weiterer Bauschmuck sind Kandelaber, Festons, Reliefs von Eichenlaubkränzen, Akanthusranken, Lorbeerzweige und korinthische Kapitelle erhalten. Im Innern stehen auf Wandvorlagen Knabenstatuen mit Geldbeuteln als Allegorien von Reichtum und Handel, gehauen von Johann Ludwig Keiser. In den Innenräumen sind zum Teil noch polychrome Stuckdecken, Wandtäfelungen und einige Parkettböden erhalten, v. a. im Bereich der ehem. Restaurants 1., 2. und 3. Klasse. Die urspr. Grundrissstrukturen sind vielerorts verunklärt.

Die urspr. neunachsige, seit 1933 nur noch siebenachsige, stützenfreie Bahnhofhalle mit einer Spannweite von 43 m ist mit doppelten Halbparabelträgern überspannt. Zwischen ihnen tragen jeweils zehn Fachwerkrahmenbinder einzelne Satteldächer. Diese wölben sich wiederum von Fassade zu Fassade entlang der Halbparabelträger. In der Mitte jedes der sieben Dachkompartimente gibt es wiederum mit einem Satteldach bedeckte Oberlichter (urspr. auch als Dampf-, bzw. Rauchabzüge dienend) entlang der Firste. Von aussen tritt die Halle mit ihren Längsfassaden kaum in Erscheinung, zeigt aber im SO, im Bereich der ehem. Ausgangshalle eine von zwei Ecktürmchen eingefasste Front mit drei grossen Rundbogen- und zwei Thermenfenstern. Hinter einer langen Balustrade erhebt sich eine die Parabelform aufnehmende Attika mit zentraler Ädikula als Glockenträger und zwei schildhaltenden, geflügelten Genien von Ernst Rau. Vor dieser Fassade steht eine 13 Achsen lange Arkadenvorhalle mit einer durch eine Balustrade abgeschlossenen Terrasse. Drei Durchgänge in die Halle sind durch reichere Bauplastik hervorgehoben. Über dem durch eine vergoldete Kilometer-Null-Säule überhöhten Mittelportal gibt es eine Uhr, flankiert von zwei allegorischen Figuren des Maschinenbaus und der Landwirtschaft von Cristoforo Vicari. Die inneren Wände der Bahnhofhalle sind als Fassaden ausgebildet und gliedern sich durch Pilaster, die in wechselnder Folge jeweils eine und drei Achsen umfassen. Drei Rundbogenöffnungen im EG werden im OG jeweils von einem der auch von aussen sichtbaren Thermenfenster bekrönt. Im Giebel darüber gibt es darüber jeweils ein Lochfenster. In den Brüstungsfeldern zwischen EG und OG sind jeweils drei Terrakottamedaillons angebracht, die Handel, Ackerbau, Industrie, Bergbau, Schifffahrt, Gartenbau, Wissenschaft und Musik symbolisieren. Die Kapitelle der Pilaster bilden die Auflager für die Eisenfachwerkträger. Die Nordwestfront, die urspr. ebenfalls von zwei Türmchen flankiert und im oberen Teil durch eine Glaswand abgeschlossen war (vgl. Bild Nr. D101382_71), fiel 1929 ebenso wie zwei Achsen der Bahnhofhalle dem Bau der Querhalle zum Opfer. Der Zwischenbereich zwischen dem Bahnhofgebäude und der Bahnhofhalle tritt einzig gegen SO, nämlich links der repräsentativen Südostfront der Halle, mit einer eingeschossigen, dreiachsigen Fassade in Erscheinung. In der Bahnhofhalle befinden sich zudem mehrere Kunstinstallationen: «L'ange protecteur» von Niki de Saint Phalle (1930–2002), eine schwebende Frauenfigur; das «philosophische Ei», eine Leuchtspirale nach den ersten Fibonacci-Zahlen von Mario Merz (1925–2003) und «Le Rien en Or», eine vergoldete Kugel im Boden der Bahnhofhalle von Dieter Meier (1945 – o. A.).

Gegen die Museumstrasse wurde der ehem. Gleishalle der postmoderne Nordosttrakt vorangestellt, der mit seinen neun Fassadenstützen den Rhythmus der Bahnhofhalle aufnimmt und an dessen Stahlträgern die Fassaden aufgehängt sind. Das wellenförmige Dach wölbt sich über der limmatseitigen Fassade, der eine Rekonstruktion des Eingangs in den um 1900 entstandenen Posthof vorgeblendet wurde. Das rekonstruierte Tor flankieren zwei Reliefs mit Frauengestalten und den Attributen der Post (Taube) und der bahn (Flügelrad) von 1902. Das Innere wird hauptsächlich durch die lichtdurchflutete Schaltherhalle, das grosszügige, kreisrunde Reisebüro, Infrastrukturräume sowie die Rekonstruktion des um 1900 erstellten Restaurants 3. Klasse mit originaler Farbglasdecke in Formen des Jugendstils geprägt.

Querhalle und Perrondächer (261AAPERRON00001)

Bei der nordwestlich an die Bahnhofhalle angebaute Querhalle und den Perrondächern handelt es sich um genietete Eisenkonstruktionen aus Vollrahmenbindern mit Zugbändern und Druckstäben. Die Querhalle überspannt einen ca. 25 m breiten Erschliessungsbereich, die rechtwinklig anschliessenden Perrondächer überspannen jeweils zwei Gleise, ihre Rahmenbinder stehen jeweils

in der Mitte der Perrons. Die Dächer der beiden Konstruktionen sind jeweils mit längs durchlaufenden, hauptsächlich aus einzelnen hochrechteckigen Fensterrahmen mit Drahtglasscheiben zusammengesetzten Oberlichtbändern bestückt. Diese sind in der Mitte, d. h. zentral über der Querhalle sowie zentral über den Gleisen, jeweils als Satteldächer ausgebildet, ansonsten bilden sie die seitlichen Dachflächen. Die beiden Fronten im SW und im NO wurden 1997 entfernt und durch 240 m lange Perrondächer ergänzt, die die Gleise 3 und 4 sowie 17 und 18 schützen: Auf schrägen, hohlen, in 40 m Abstand angeordneten Betonstützen ruht ein nach aussen – also jeweils zum Stadtraum hin – aufsteigender Stahlfachwerkrahmen, der einerseits den oberen Deckel und andererseits die Binder trägt, an denen von unten sichtbare Dachlatten befestigt sind. Durch im Boden versenkte, emporfahrbare Rollläden können die Perrons nachts geschlossen werden.

Bahnhof Museumstrasse, Halle Landesmuseum und Halle Sihlquai
(261AABAHNHOF00001)

Der unterirdische Bahnhof Museumstrasse ist zweigeschossig und erstreckt sich von der Limmat im SO unter der Sihl hindurch bis zur Zollstrasse im NW. Er wird durch verschiedene Zugänge von der Museumstrasse sowie aus der Bahnhofhalle aus erschlossen. In den beiden grosszügigen Hallen, deren Längsseiten von einheitlich gestalteten Ladenfronten gesäumt werden, bestimmen schwarze und weisse Streifen aus poliertem Granit und Marmor auf Böden und Wänden den öffentlichen Raum und lenken die Fussgängerströme. Insb. die Halle Landesmuseum gleicht einer nächtlichen Strasse mit bunt aus den gestreiften Fassaden heraus leuchtenden Ladengeschäften und einem blau gestrichenen, von Deckenlampen beleuchteten «Sternenhimmel», der gleichzeitig auch als Reminiszenz an die darüber fliessende Sihl verstanden werden kann. Die Ladenfront auf der Südwestseite zeigt einzelne Veränderungen, die das urspr. Gestaltungskonzept aufweichen. Treppen und Rolltreppen führen von beiden Hallen her in den darunterliegenden Bahnhof Museumstrasse mit seinen beiden Perrons. Die Längswände der Perronhalle zeigen je eine weiss-schwarz-weiße Linie auf blauem Grund. Die Perrons und die Einbauten wie die ehem. Telefon- und Servicekabinen sind analog zu den darüber liegenden Hallen gestaltet. Betonelemente, insb. m Bereich der Treppen und Rolltreppen sichtbar, sind blau gestrichen. Perrondächer aus perforiertem Wellblech verdecken die Kabelkanäle und technischen Installationen.

Baugeschichtliche Daten

- | | |
|------------|--|
| 09.08.1847 | Eröffnung der ersten binnenschweizerischen Eisenbahnstrecke von Zürich nach Baden, Erstellung eines ersten Bahnhofs, Bauherrschaft: Schweizerische Nordbahn |
| 1860–1865 | Eingeladener Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für einen neuen Hauptbahnhof, danach Überarbeitung der eingereichten Projekte durch Jakob Friedrich Wanner |
| 1865–1871 | Erstellung des Bahnhofgebäudes, Bauherrschaft: Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB, Architekt: Jakob Friedrich Wanner, Bildhauer: Ernst Rau und Johann Ludwig Keiser |
| 1897–1902 | erster Umbau des Hauptbahnhofs, u. a. Verkürzung der Gleise in der Halle, Einrichtung eines Kopfperrons, Erstellen des Posthofs, Bau des Restaurants 3. Klasse (später «Chüechliwirtschaft») auf der Nordostseite gegen die Museumstrasse, Bauherrschaft: Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB, Ingenieur: Theodor Weiss; Erstellung neuen Bauschmucks über der südöstlichen Arkadenhalle, Bildhauer: Cristoforo Vicari |
| 1929–1933 | zweiter Umbau mit Abbruch der zwei westlichsten Joche der Bahnhofhalle samt Westwand, Bau der Querhalle und der Perrondächer als Provisorium für die Schweizerische Landesausstellung 1939, Erstellung von Einbauten in der Bahnhofhalle, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Ingenieure: Alexander Acatos und W. Wachs, Hersteller: Bell Maschinenfabrik AG, Buss AG und Wartmann Vallette & Co. |
| 1976–1980 | Restaurierung des Bahnhofgebäudes und der Bahnhofhalle, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekten: Philipp Bridel (1913–1985), Hugo Spirig (1929–1997), Tönis Kask (1938 – o. A.); Umbau der Bar und des Restaurants «Da Capo», Architekten Robert Haussmann und Trix Haussmann |
| 1988–1990 | erste Etappe der Wiederherstellung der urspr. Gebäudestruktur und der unterirdischen Erweiterung des Bahnhofgebäudes, Bau des Bahnhofs Museumstrasse, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekten: Hansruedi Stierli, Robert Haussmann und Trix Haussmann; Bau des Bahnhofs der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn SZU, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn SZU und Stadt Zürich, Architekt: Arnold Amsler (1942 – o. A.) |

- 27.05.1990 Eröffnung der Zürcher S-Bahn, dabei Inbetriebnahme des Bahnhofs Museumstrasse, Eröffnung unterirdischen Erweiterungsbauten, u. a. der Halle Landesmuseum und der Halle Sihlquai
- 1992–1994 zweite Etappe der Wiederherstellung der urspr. Gebäudestruktur des Bahnhofgebäudes, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekten: Kask & Mermod (o. A. – o. A.), Restauratoren: Fontana & Fontana (o. A. – o. A.)
- 1992–1996 Erstellung des Nordosttrakts des Bahnhofgebäudes anstelle des Posthofs von 1897–1902, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekten: Ralph Baenziger (o. A. – o. A.) und Rainer Weibel (o. A. – o. A.)
- 1995–1997 dritte Etappe der Wiederherstellung der urspr. Gebäudestruktur des Bahnhofgebäudes mit Erstellung der äussersten Perrondächer bei den Gleisen 3 und 4 bzw. 17 und 18, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekten: Axel Fickert, Kaschka Knapkiewicz, Marcel Meili und Markus Peter
- 2010–2023 Gesamtrenovation aller Gebäudeteile, Bauherrschaft: SBB AG, Architekten: Aebi & Vincent Architekten (1996 – o. A.)

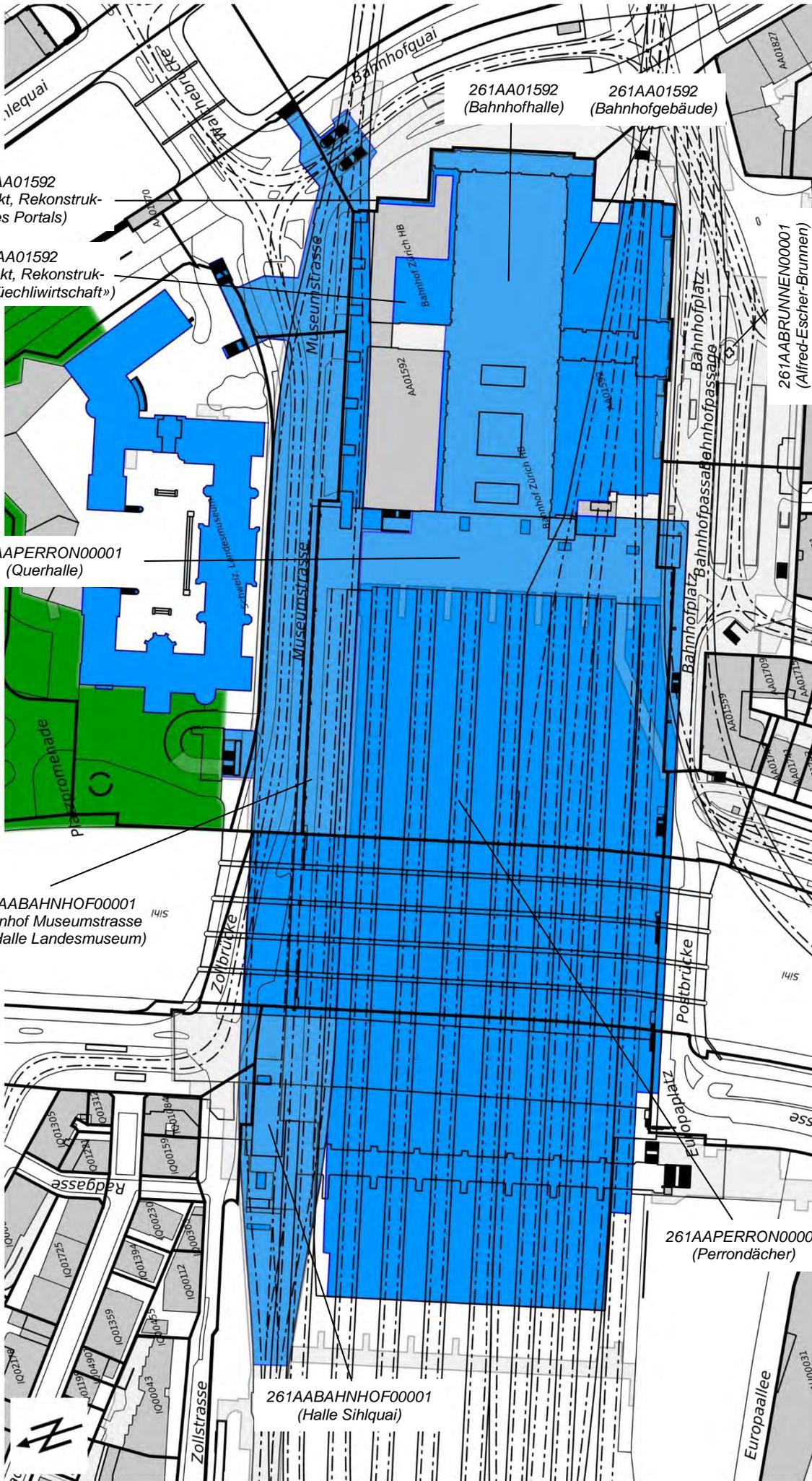
Literatur und Quellen

- Benedikt Loderer, Der Zug steht auf dem Trottoir: die neuen Perrondächer von Zürichs Bahnhof, in: Hochparterre 1997, Nr. 10, S. 28–29.
- Daniel Meyer, André Bideau, Erweiterung der Perrondächer im Zürcher Hauptbahnhof, in: Werk, Bauen + Wohnen, 1997, Nr. 9, S. 24–33.
- Die Kunstdenkmäler des Kantons Zürich, Band VI, Die Stadt Zürich VI. Die Grossstadt Zürich VI, hg. von Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Bern 2016, S. 97–102.
- Hansruedi Stierli, Robert und Trix Haussmann, Architektonisches Konzept für Hallen und Passagen, S-Bahn, in: Schweizer Ingenieur und Architekt, 1992, Heft 21, S. 425–427.
- Markus Bürgi, Alfred Escher, in: Historisches Lexikon der Schweiz HLS, www.hls-dhs-dss.ch/de/articles/003626/2005-11-21, Stand 28.08.2019.
- Rahel Hartmann, Auf dem Seziertisch der Architekturkritik. Zum neuen Nordtrakt des Zürcher Hauptbahnhofs, in: Heimatschutz / Sauvegarde, 1998, Nr. 1, S. 37–37.
- Rainer Weibel und Ralph Baenziger, Geschichte und Neubau des Nordtrakts, in: Schweizer Ingenieur und Architekt, 1992, Heft 21, S. 434–438.
- Trix Haussmann und Robert Haussmann, Hauptbahnhof Zürich – Halle und Passagen, in: Werk, Bauen + Wohnen, 1991, Nr. 3, S. 59–61.
- Trix Haussmann und Robert Haussmann, Umbau im Zürcher Hauptbahnhof, Renovation des Restaurants da Capo, neue Bar im Mezzaningeschoss, in: Werk, Bauen + Wohnen, 1981, Nr. 10, S. 33–35.
- Trix und Robert Haussmann. Kultur der Formgebung, hg. von Gabriela Güntert, Bruno Maurer und Arthur Rüegg, Zürich 2017.
- Werner Huber, Hauptbahnhof Zürich (Architektur und Technikgeschichte der Eisenbahnen in der Schweiz, Band 6), hg. von Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Zürich 2015.
- Werner Huber, Unheil in der Unterwelt, in: Hochparterre, 2012, Heft 3, S. 28–31.
- Werner Nef, Bahnhof Zürich von einst bis jetzt, in: Loki Spezial, 2011, Nr. 34.
- Werner Stutz, Der Hauptbahnhof Zürich (Schweizerische Kunstführer, Nr. 774), hg. von Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Bern 2005.
- Werner Stutz, Jakob Friedrich Wanner, in: Historisches Lexikon der Schweiz HLS, www.hls-dhs-dss.ch/de/articles/019949/2013-08-21, Stand 28.08.2019.
- Zürich Hauptbahnhof, Wannerpläne, Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege, Sign. EAD-151457 – EAD-152095.



Kanton Zürich
GIS-Browser (<http://web.maps.zh.ch>)

Inventarrevision Denkmalpflege



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 05.vz.zuzv 11:55:17

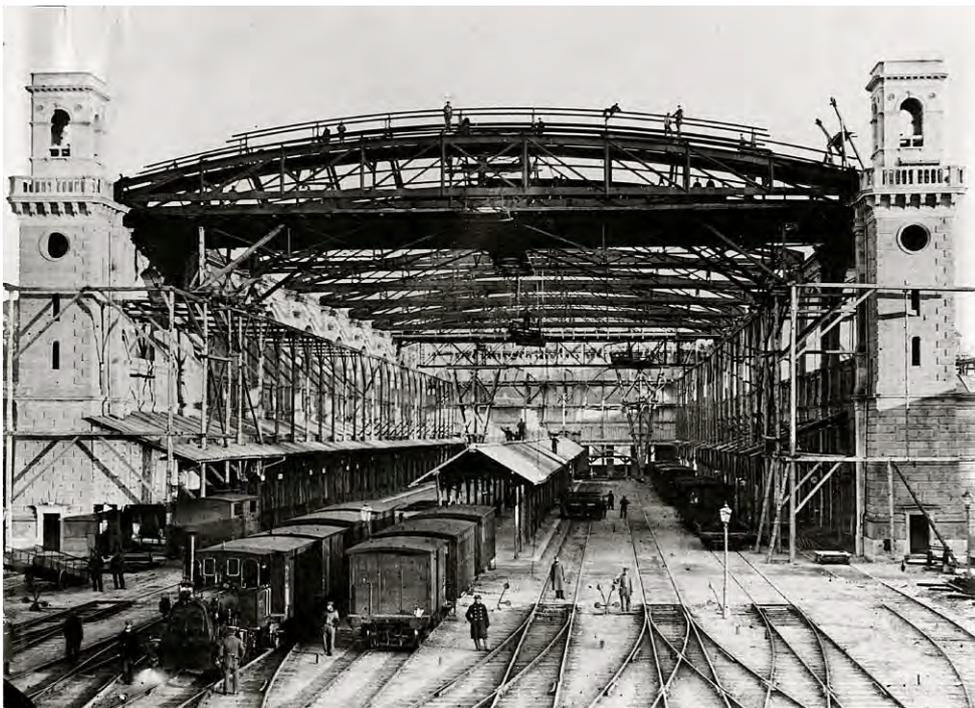
Diese Karte stellt einen Zusammenhang von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden.

Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Zentrum: [2683066.77, 1248112.07]



Hauptbahnhof, erster Bahnhof der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft, Ansicht von SO, Bild: Baugeschichtliches Archiv Zürich, Sign. DMP_005770, 01.01.1847 (Bild Nr. D101382_98).



Hauptbahnhof, Bahnhofgebäude, Bahnhofhalle und Erweiterungsbau (261AA01592), Bahnhofhalle im Bau, Ansicht von NW, Bild: ETH-Bildarchiv, Sign. Ans_03778-01-052, 01.01.1867 (Bild Nr. D101382_71).



Hauptbahnhof, Flugaufnahme von Eduard Spelterini von SW, Bild: Wikimedia Commons, 01.01.1907 (Bild Nr. D101382_85).



Hauptbahnhof, links das Bahnhofgebäude, in der Mitte die Bahnhofhalle, rechts der ehem. Posthof (1992 abgebrochen), Bild: Baugeschichtliches Archiv Zürich, Sign. BAZ 738, 01.01.1930 (Bild Nr. D101382_73).



Hauptbahnhof, Bahnhofplatz mit Alfred-Escher-Brunnen (261AABRUNNEN00001) und Bahnhofgebäude (261AA01592) sowie Querhalle und Perrondächer (261AAPERRON00001) hinten, zwischen 1933 und 1940, Ansicht von SO, Bild: ETH-Bildarchiv, Sign. PK_009852, 01.01.1933 (Bild Nr. D101382_77).



Hauptbahnhof, Bahnhofgebäude, Bahnhofhalle und Erweiterungsbau (261AA01592), Bahnhofgebäude, Ansicht von S, 08.10.2019 (Bild Nr. D101382_99).



Hauptbahnhof, Bahnhofgebäude, Bahnhofhalle und Erweiterungsbau
(261AA01592), Bahnhofhalle, Südostfassade, Bild: Schweizerische
Bundesbahnen SBB, 01.01.2017 (Bild Nr. D101382_94).



Hauptbahnhof, Bahnhofgebäude, Bahnhofhalle und Erweiterungsbau
(261AA01592), Bahnhofhalle, Innenansicht von SO, Bild: Wikimedia Commons,
Pierangelo66, 18.08.2012 (Bild Nr. D101382_94).



Hauptbahnhof, Bahnhofgebäude, Bahnhofhalle und Erweiterungsbau (261AA01592), Bahnhofgebäude, Durchgang zum ehem. Restaurant der 3. Klasse, 12.07.2019 (Bild Nr. D101382_74).



Hauptbahnhof, Bahnhofgebäude, Bahnhofhalle und Erweiterungsbau (261AA01592), eingeschossiger Zwischentrakt zwischen dem Bahnhofgebäude (links) und der Bahnhofhalle (rechts), Ansicht von SO, 12.07.2019 (Bild Nr. D101382_76).



Hauptbahnhof, Querhalle und Perrondächer (261AAPERRON00001), Querhalle
von 1929–1933, Bild: Baugeschichtliches Archiv Zürich, Sign. BAZ 16639,
01.01.1940, (Bild Nr. D101382_78).



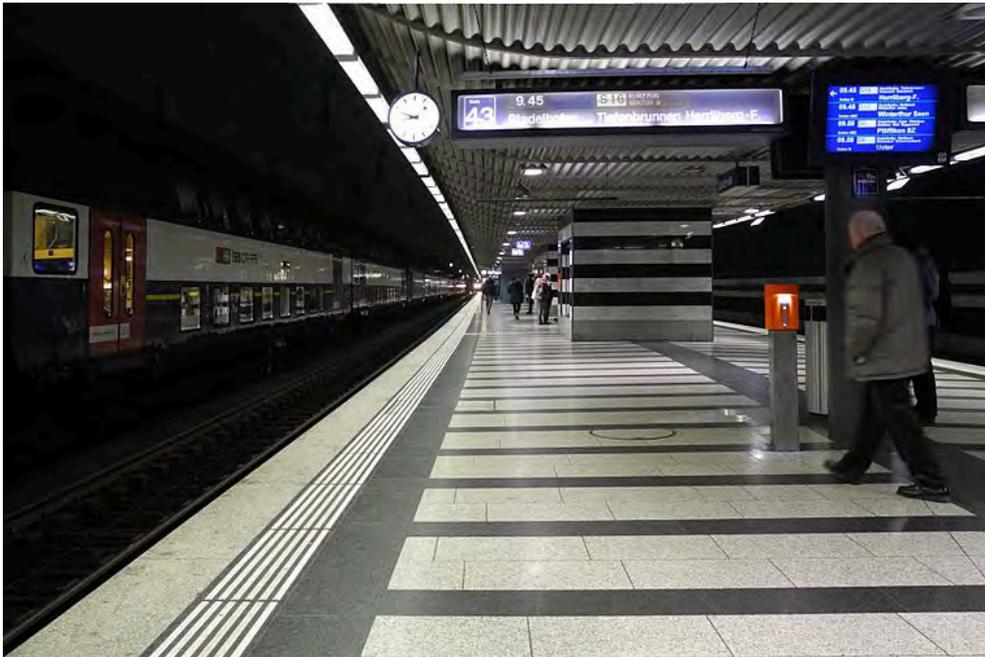
Hauptbahnhof, Querhalle und Perrondächer (261AAPERRON00001),
Perrondächer, Bild: Wikimedia Commons, Hp.Baumeler, 30.12.2018 (Bild Nr.
D101382_79).



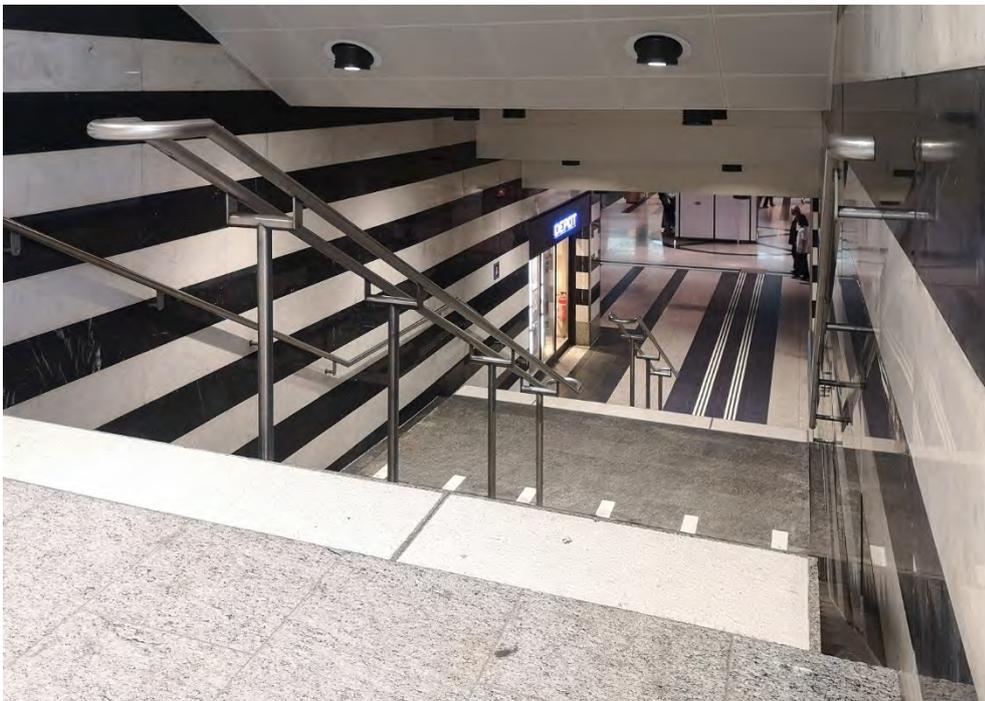
Hauptbahnhof, Bahnhof Museumstrasse, Halle Landesmuseum und Halle Sihlquai (261AABAHNHOF00001), Halle Landesmuseum, Innenansicht von NW, 29.08.2019 (Bild Nr. D101382_89).



Hauptbahnhof, Bahnhof Museumstrasse, Halle Landesmuseum und Halle Sihlquai (261AABAHNHOF00001), Halle Landesmuseum mit Abgang zu den Gleisen 41 und 42, Bild: Baugeschichtliches Archiv Zürich, Sign. BAZ_030534, 01.01.2015 (Bild Nr. D101382_80).



Hauptbahnhof, Bahnhof Museumstrasse, Halle Landesmuseum und Halle Sihlquai (261AABAHNHOF00001), Bahnhof Museumstrasse, Gleis 43, Bild: Wikimedia Commons, Ginkgo2g, 14.02.2014 (Bild Nr. D101382_81).



Hauptbahnhof, Bahnhof Museumstrasse, Halle Landesmuseum und Halle Sihlquai (261AABAHNHOF00001), Abgang von der Museumstrasse in die Halle Landesmuseum, 18.07.2019 (Bild Nr. D101382_81).



Hauptbahnhof, Bahnhofgebäude, Bahnhofhalle und Erweiterungsbau
(261AA01592), Nordosttrakt, Nordostfassade, Ansicht von NW, 12.07.2019
(Bild Nr. D101382_91).



Hauptbahnhof, Bahnhofgebäude, Bahnhofhalle und Erweiterungsbau
(261AA01592), Nordosttrakt, Südostfassade mit wiederaufgebauter
Südostfassade des Posthofs von 1897–1902, Bild: Baugeschichtliches Archiv
Zürich, Sign. BAZ_003033, 01.01.2005 (Bild Nr. D101382_82).

«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten

Gemeinde
Zürich, Schlieren

Bezirk
Zürich, Dietikon

Quartier, Ortslage
Altstetten, Mülligen

Planungsregion
Zürich

Adresse(n) Badenerstrasse 830 bei, Hermetschloostrasse 8, 10, 12, 80, 90 und 90 bei
 Bauherrschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB
 Stadt Zürich
 ArchitektIn Max Vogt (1925–2019)
 Weitere Personen Rudolf Fietz (o. A. – o. A.) (Ingenieur)
 Baujahr(e) 1972–1976
 Einstufung kantonal
 Ortsbild überkommunal nein
 ISOS national ja
 KGS nein
 KGS Nr. –
 Datum Inventarblatt 07.01.2020 Raphael Sollberger, Ruedi Weidmann

Objekt-Nr.	Festsetzung Inventar	Bestehende Schutzmassnahmen
247BERGME00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AL00002	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AL00080	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AL00081	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AL00125	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261ALBRUECKE00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–

Schutzbegründung

Die 1976 eröffnete Anlage des «Schnellgut-Stammbahnhofs» Zürich Altstetten, «Schnellgutbahnhof» genannt, besteht aus der Schnellguthalle (261AL00125), dem Bürogebäude (261AL00002), dem Stellwerk des Rangierbahnhofs Zürich Mülligen (261AL00080), einem dazugehörigen Rangier- und Gleisbremsengebäude (261AL00081) und dem Bergmeisterposten (Stadt Schlieren, Hermetschloostrasse 90 bei; 247BERGME00001) sowie der zur Erschliessung der Anlage notwendig gewordenen Hermetschloobrücke (261ALBRUECKE00001).

Da der Zugverkehr nach dem Zweiten Weltkrieg stark zunahm, förderten die Schweizerischen Bundesbahnen ab den 1960er Jahren die stärkere Trennung der verschiedenen Verkehrssparten. Für den Güterverkehr entstand der Rangierbahnhof Limmattal (Gemeinde Dietikon, Güterstrasse 24 u. a.; Vers. Nr. 00377 u. a.). Zur Entlastung des Reiseverkehrs von Gepäck und für Expressgüter («Schnellgüter») entstand 1971–1976 zwischen dem Bahnhof Zürich Altstetten (Altstetterplatz 11 und 12; 261AL00700) und der Stadtgrenze zu Schlieren der Schnellgutbahnhof als Knotenpunkt für die Ostschweiz (neben zwei weiteren zwischen Olten und Däniken sowie im Berner Wylerfeld). Die SBB-Schnellgutbahnhöfe galten als modernste Anlagen ihrer Art in Europa, diejenige in Altstetten war die grösste in der Schweiz. 160 Angestellte luden hier täglich bis zu 370 t Güter um, was damals ca. 200 Güterwagen entsprach. Das System aus Gleisanlagen, Laderampen, Kettenförderanlagen für Handhubwagen und Sortieranlage mit Förderbändern war zu grossen Teilen computergesteuert, was den Schnellgutbahnhof zu einer hochleistungsfähigen Logistikanlage von grösster wirtschafts- und technikgeschichtlicher Bedeutung machte.

Alle Bauten des Ensembles stammen im Entwurf vom bedeutenden SBB-Architekten Max Vogt. Vogt war seit 1957 Entwurfsarchitekt bei den SBB unter dem SBB-Sektionschef Hochbau des Kreises III (Ostschweiz), dem Architekten Max Fehr (1914–1974) und später, ab 1974, selbst Sektionschef.



Unter Mitarbeit und unter der Leitung von Vogt entstanden bis 1989 mehr als hundert grössere und kleinere Bahnbauten, mit denen er die Architektur der SBB entscheidend zu prägen vermochte. Ihre Unverwechselbarkeit beruht auf der ausgewogenen Komposition kubischer Volumen, auf ihrer zurückhaltenden Skulpturalität und Expressivität und auf der sorgfältigen Oberflächenbearbeitung mit Schalungen aus ungehobelten Einzelbrettern; vgl. dazu insb. das Zentralstellwerk (Gustav-Gull-Platz 6; 261AU00932) von 1955–1961.

Die Schnellguthalle, das zentrale Element der Anlage, ist eine typologische Rarität mit hohem ingenieurbautechnischem und ästhetischen Anspruch. Die ungewöhnliche Dachkonstruktion aus vorgespannten Betonträgern und vorgefertigten Betonschalen (Hyperboloidschalen) ermöglichte grosse Flächen ohne Stützen. Die Halle ist damit ein Zeuge für den Schweizer Industriebau in Beton-Vorfabrikation. Aus technikgeschichtlicher Sicht ist der Bau ein herausragender und früher Zeuge computergesteuerter Logistik in der Schweiz.

Das Bürogebäude zeugt aus architekturgeschichtlicher Sicht von der rationalen Organisation des Raumprogramms und von der funktionalen Anordnung der Einzelbaukörper, wie sie Max Vogt typischerweise entwarf. Es ist ein gut erhaltenes Beispiel einer sorgfältig proportionierten und materialisierten Fassade aus seinem Spätwerk. Die Hallenvorfahrt zwischen Bürogebäude und Schnellguthalle ermöglichte die effiziente Organisation der Betriebsabläufe inkl. des Auto- und Lastwagenverkehrs, die Vogt jeweils zusammen mit dem Sachbearbeiter für Strassenverkehrsfragen in der Betriebsabteilung des SBB-Kreises III, H. Urech (o. A. – o. A.), erarbeitete.

Weitere wichtige, funktional eng mit den Abläufen im «Schnellgutbahnhof» zusammenhängende Elemente des Ensembles sind das Stellwerk mit dem dazugehörigen Rangier- und Gleisbremsengebäude sowie dem Bergmeisterposten. Stellwerk und Rangiergebäude sind zu grossen Teilen bauzeitlich erhaltene Beispiele der skulpturalen Sichtbeton-Architektur von Max Vogt. Diese in seiner neuen Funktion als Chefarchitekt errichteten Bauten stellen einen Höhepunkt in seinem Schaffen dar, lassen sich an ihnen seine Gestaltungsprinzipien doch klar ablesen: Sie zeigen die vogt-typische, schalungsrohe Oberflächenstruktur des Betons und gleichzeitig für die Zeit frühe dekonstruktivistische und postmoderne Architekturelemente (z. B. die auf den Skelettbau hinweisende Leichtwand aus Blech, die die massiv scheinende Betonfassade des OG zu tragen scheint oder die durchgehend grün gestrichenen Stahlelemente am Bau). Somit sind auch diese Bauten von hohem architekturgeschichtlichen Wert. Vom Damm westlich der Hermetschloobrücke aus, dem so genannten Ablaufberg, konnten die Güterwagen traktionslos nach SO am ebenfalls schalungsroh gestalteten Rangiergebäude vorbei über Schienenbremsen zur Schnellguthalle geschickt werden. Vom Bergmeisterposten aus wurde dieser Prozess überwacht. Der auf den ersten Blick unscheinbare Kleinbau belegt aufgrund seiner liebevollen architektonischen Gestaltung und Materialisierung Vogts Anspruch, selbst aus kleinsten vorgefertigten Elementen ein architektonisch qualitätvolles Werk zu schaffen.

Die Hermetschloobrücke über das Gleisfeld, die als Strassenzufahrt aus dem Zürcher Industriequartier im N zum Schnellgutbahnhof im S des Gleisfelds errichtet wurde, ist ein funktionaler Bestandteil des Ensembles – sie verknüpft den Schienen- mit dem Strassenverkehr. Als elegante Verbindung zweier Quartiere (Grünau und Altstetten) kommt ihr städtebauliche und städtebaugeschichtliche Bedeutung zu. Sie erschloss zwei sich damals in grossem Wachstum befindliche Quartier miteinander und weiter über den Abzweiger im Kreisel auf der Südseite des Gleisfelds das damals erst geplante und später nach Plänen von Theo Hotz (1928–2018) ausgeführte Postbetriebszentrum Mülligen (Gemeinde Schlieren, Zürcherstrasse 161; Vers. Nr. 00411). Das sorgfältig gestaltete und bepflanzte Bauwerk ist fast unverändert erhalten. Neben der Duttweilerbrücke ist die Hermetschloobrücke die einzige Strassenüberführung über das Gleisfeld in der Stadt Zürich, die als Brücke und nicht als «Hochstrasse» (vgl. insb. die Hardbrücke) wirkt.

Schutzzweck

Erhaltung der Gesamtanlage. Erhaltung der bauzeitlichen Substanz aller Bauten des Ensembles mitsamt ihren äusseren und inneren bauzeitlichen Ausstattungselementen und Oberflächen.

Kurzbeschreibung

Situation/Umgebung

Das Areal des «Schnellgutbahnhofs» erstreckt sich zwischen dem Bahnhof Zürich Altstetten und dem Postbetriebszentrum Mülligen südlich des Zürcher Gleisfelds. Das Areal unterteilt sich von O nach W grob in drei Bereiche:

- den Umschlagbereich mit der Schnellguthalle, dem Bürogebäude und dem Umschlagplatz,
- das Rangierfeld im Zentrum der Anlage
- sowie die Rangierbetriebsbauten Stellwerk, Rangier- und Gleisbremsengebäude und Bergmeisterposten.

Im S des Areals befindet sich ein Personalwohnhaus (Hermetschloostrasse 14; 261AL00310), das von Beginn an Wohnungen für die Familien der Techniker, die den reibungslosen 24-Stunden-Betrieb im Schnellgutbahnhof garantieren mussten, beherbergte. Dieses ist von einer qualitätvollen, von Max Vogt mit entworfenen Gartenanlage mit teilweise bauzeitlich erhaltenem Pflanzen- und Baumbestand umgeben. Ganz im W schliesst die Hermetschloostrasse das Areal ab und bildet gleichzeitig die Grenze zu Schlieren.

Objektbeschreibung

Schnellguthalle (261AL00125)

Die Schnellguthalle wurde von Max Vogt vermutlich in Zusammenarbeit mit Ing. Rudolf Fietz von der Fertigbetonfirma Fietz AG konzipiert. Die ca. 350 × 90 m grosse Halle im Spickel der Verzweigung der Bahnlinien Zürich-Baden und Zürich-Zug enthält sieben von W einführende Gleise, einen Sortierplatz und einen Rampentrakt mit Lastwagenrampe im S. Sie ist seit Betriebsbeginn mit einer computergesteuerten Sortieranlage mit Förderbändern und einer Kettenförderanlage für Handhubwagen ausgestattet. Das Dach besteht aus 50 m langen, vorgespannten Betonträgern und quer dazu verlegten Betonschalen (Hyperboloidschalen), unterteilt von Oberlichtbahnen. Die vorfabrizierten Schalen sind nur 4 cm dick und mit 25 m Länge die grössten, die damals erhältlich waren; sie konnten gestapelt und per Bahn angeliefert werden. Die Schalen bilden zusammen mit den Hauptträgern ein Flächentragwerk, das darunter grosse stützenfreie Bereiche ermöglicht. Auf der Südseite krägt das Dach über den Schiebetoren und dem durchlaufenden, hohen Fensterband weit über die Lastwagenverladerampe aus. Die übrigen Fassaden aus vorfabrizierten Betonelementen werden durch senkrechte, schräg vorstehende Fensterbänder gegliedert. Am westlichen Ende liegen ein mit kniehohen Betonmauern gestalteter Vorgarten und zwei Versickerungsbecken.

Bürogebäude (261AL00002)

Um die Schnellguthalle bestmöglich für den Warenumschlag zu nutzen, besitzt sie nur die für Hallenbetrieb selbst notwendigen Räume in Form von Einbauten. Alle Büros für die administrativen Aufgaben der SBB, des Zolls und der Speditionsfirmen sind im separaten Bürogebäude untergebracht. Es steht frei auf dem grossen Umschlagplatz im S der Schnellguthalle. Darum herum ist der Lastwagenverkehr im Einbahnsystem von und zu den Verladerampen organisiert. Der langgezogene, zweigeschossige Bau beherbergt im EG aus Sichtbeton Büros und sanitäre Anlagen, in der Mitte wird es von einem offenen Durchgang unterbrochen. Auf der Nordseite liegen zwei breite Eingänge zwischen langen Reihen von hochformatigen, rahmenlos in die Sichtbetonmauer gestanzten Lochfenstern. Auf der Rückseite gliedern die beiden mit senkrechten seitlichen Fensterbändern versehenen Treppentürme aus Sichtbeton die lange Front in drei Teile. Das OG mit weiteren Büros krägt auf allen Seiten aus und ist von einer Rasterfassade aus kupferbraunen Metallstreben mit dunkelblauen Glasausfachungen umhüllt, orange Stoffrollos vor den annähernd quadratischen Fenstern setzen einen kräftigen Farbkontrast.

Stellwerk (261AL00080)

Das Stellwerk des Rangierbahnhofs Zürich Mülligen (so ein Schild am Gebäude) enthält Technikräume, Büros und das eigentliche Stellwerk für den Betrieb des «Schnellgutbahnhofs». Der langgestreckte, zweigeschossige Bau wurde an das ehem. Lagerhaus der Franz Carl Weber AG angebaut (Hermetschloostrasse 74; 261AL02548). In die Mauern aus Sichtbeton sind grosse Fensterbänder mit dunkelgrünen Metallrahmen eingelassen. Das Stellwerk mit einem Bedienungspult für die davorliegenden Gleisbremsen ist als vorkragende Kanzel in das Flachdach eingeschoben. Im EG ist die Mauer fast auf der ganzen Gebäudelänge ausgespart und mit einer eingezogenen Front aus grünem Stahlblech mit Fenstern ausgefacht, vor der eine Reihe runder Stahlstützen steht. Am östlichen Ende dieser Fassade und an der westlichen Stirnseite des Baus liegt je ein Eingang mit einem Betonvordach. Im OG unterbricht ein kleiner Erker die sonst

geschlossene Front. Der Sichtbeton zeigt die für Vogt typischen Merkmale: fugenlose Verarbeitung und eine Schalung aus ungehobelten Einzelbrettern mit scharfen Gebäudekanten.

Rangier- und Gleisbremsengebäude (261AL00081)

Das eingeschossige Gebäude gehört funktional zum Stellwerk, dem gegenüber es mitten im Gleisfeld steht. Es enthält die Kompressoren für die Gleisbremsen am Ablaufberg sowie Anlagen für den Rangierfunk. Dazu gehören die beiden Gleisbremsen unmittelbar westlich des Baus und die hohe, runde Antenne an seiner Ostseite. Die Fassaden des schlichten, flachgedeckten Quaders zeigen die für Vogt typischen Merkmale: fugenlose Verarbeitung und eine Schalung aus ungehobelten Einzelbrettern mit scharfen Gebäudekanten. Dazu gibt es senkrechte Belichtungsschlitze. Der Eingang gegenüber dem Stellwerk ist tief eingezogen; hier finden sich weitere Schlitzöffnungen, drei Türen aus blauem und ein grosser Einbauschrank aus grünem Stahlblech.

Hermetschloostrasse (261ALBRUECKE00001)

Das 340 m lange, zweispurige Brückenbauwerk führt in eleganter Wölbung über das Gleisfeld und endet im S in einer kreiselförmigen Abfahrt mit einem Abzweiger Postbetriebszentrum Mülligen. Im Kreisinnenraum wurde ein Platanenhain angelegt. Der Brückenquerschnitt ist ein breiter, flacher Hohlkastenträger mit Konsolen für die Gehsteige, der auf insg. acht Hammerkopfpfeilern von achteckigem Grundriss aufliegt. Die Betonbrüstung trägt einen Handlauf aus Aluminium mit rechteckigem Querschnitt und ist durch tiefe Einkerbungen strukturiert, was auf eine mögliche Vorfabrikation der Brüstungselemente hindeutet. Die Ankerschienen (Jordahl-Schienen) zum Aufhängen der Fahrleitungstragseile an den Seitenwänden des Hohlkastenträgers sind bauzeitlich erhalten.

Bergmeisterposten (247BERGME00001)

Der Bergmeisterposten ist eine eingeschossige, flachgedeckte Schutzhütte für den Bergmeister auf dem Ablaufberg. Ein mit Brettern oder Durisolplatten verkleideter Stahlrahmen mit grossen Fenstern gegen W, O und S sowie ein Unterstand mit Sitzbank werden von einem Dach mit umlaufender dunkelgrüner Stahlblechtraufe verbunden. Zwischen den beiden Baukörpern steht ein Pflanzentrog aus Beton.

Baugeschichtliche Daten

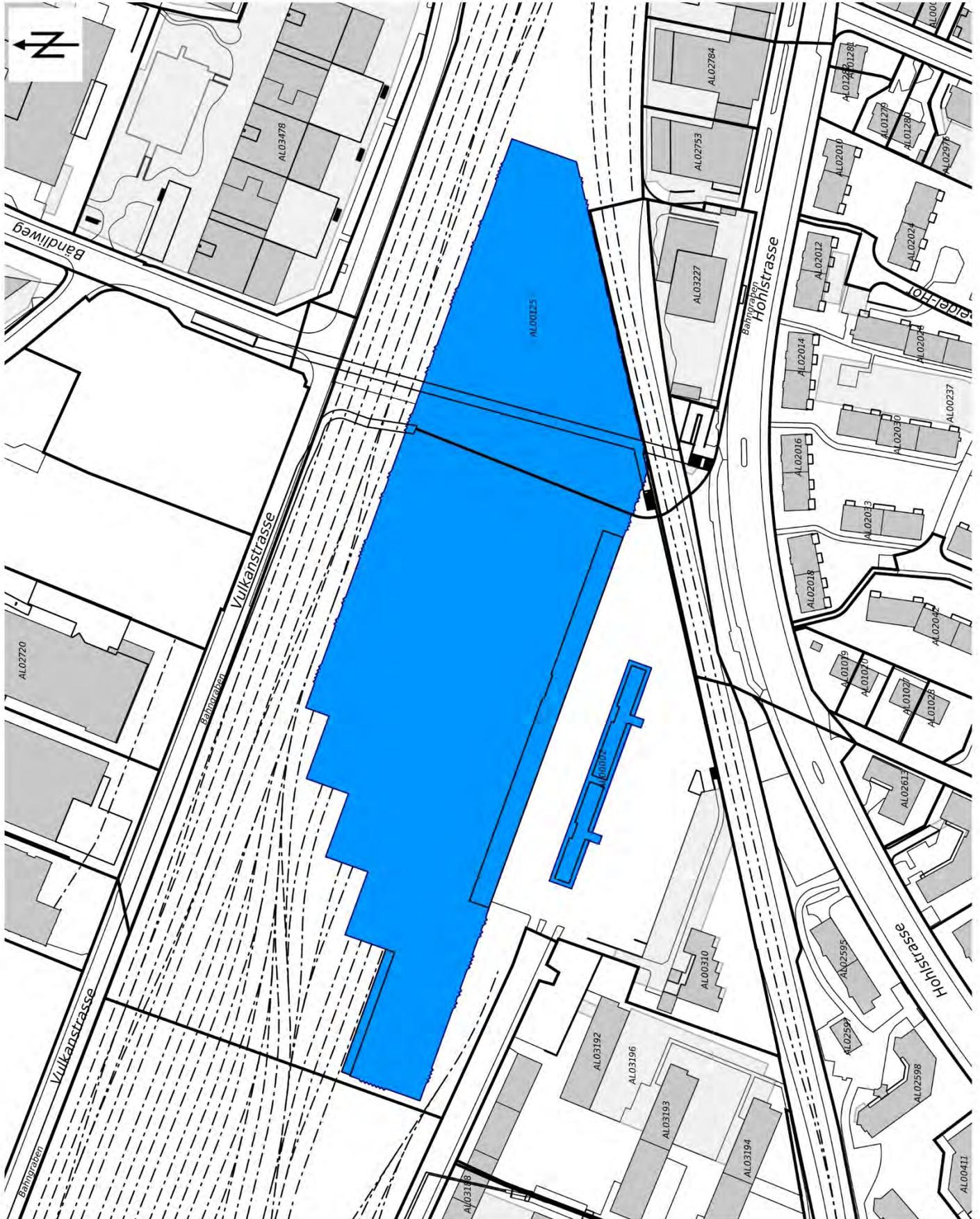
- | | |
|-----------|---|
| 1972–1976 | Anlage des Rangierfelds und Bau der «Schnellguthalle» (261AL00125), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekt: Max Vogt, Ingenieur: Rudolf Fietz |
| 1974–1976 | Bau der Hermetschloostrasse (261ALBRUECKE00001), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB und Stadt Zürich |
| 1975–1976 | Bau des Bürogebäudes (261AL00002), des Stellwerks (261AL00080), des Rangier- und Gleisbremsengebäudes (261AL00081) und des Bergmeisterpostens (247BERGME00001), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekt: Max Vogt |

Literatur und Quellen

- Bauten, Gärten und Anlagen 1960 bis 1980. Stadt Zürich. Inventarergänzung, hg. von Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Zürich 2013, S. 78–79.
- Karl Holenstein und Ruedi Weidmann, Max Vogt – Bauen für die Bahn 1957–1989 (Architektur- und Technikgeschichte der Eisenbahnen in der Schweiz, Band 1), hg. von Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Zürich 2008.
- Max Rietmann, Schnellgutbahnhof Bern Wilerfeld: Projekt September 1965, Zürich 1965.
- Max Rietmann, Schnellgutbahnhof Olten-Däniken: Projekt September 1965, Zürich 1965.
- Max Rietmann, Schnellgutbahnhof Zürich Altstetten: Projekt September 1965, Zürich 1965.
- o. A., Neuer Schnellgutbahnhof in Zürich, in: Schweizerische Bauzeitung, 1976, Nr. 22, S. 301–303.
- SBB-Gebäude Zürich. Gleisraum Langstrasse bis Bahnhof Altstetten. Spezialinventar, hg. von Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Archäologie und Denkmalpflege, Zürich 2005, S. 90–91.



 **Inventarrevision Denkmalpflege**



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 17:21:26

Masstab 1:2000

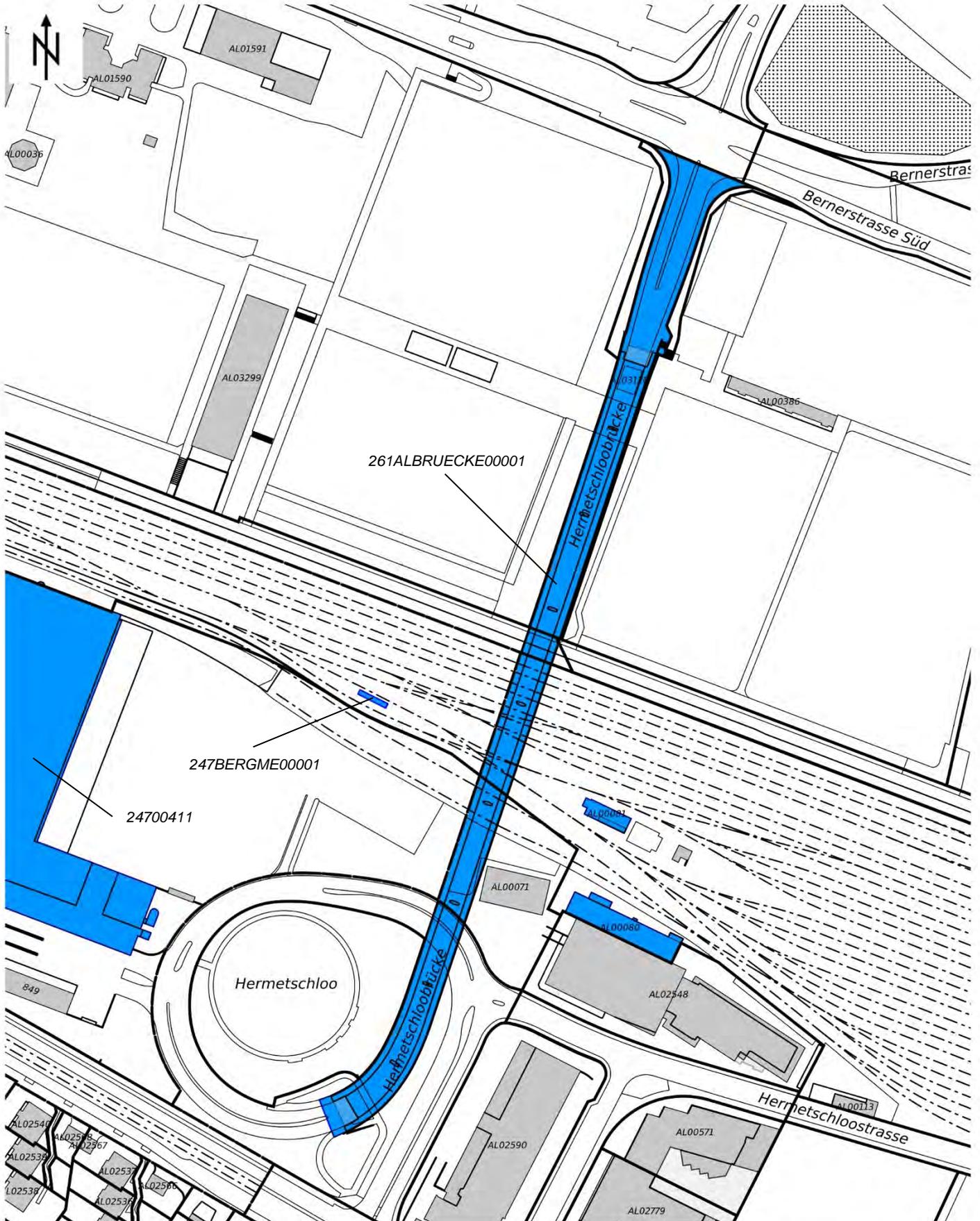


Diese Karte stellt einen Zusammenschluss von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Zentrum: [2678784.17, 1249637.93]



Inventarrevision Denkmalpflege



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 17:22:10

Masstab 1:2200



Diese Karte stellt einen Zusammenschluss von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Zentrum: [2678111.87, 1249994.64]



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, rechts die «Schnellguthalle» (261AL00125) kurz nach der Fertigstellung, Ansicht von NW, Bild: SBB-Archiv, Sign. Unbekannt, 01.01.1976 (Bild Nr. D101353_03).



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, «Schnellguthalle» (261AL00125), Ansicht von W, 25.10.2018 (Bild Nr. D101353_04).



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, «Schnellguthalle»
(261AL00125), Lastwagenladerampe, Ansicht von SW, 25.10.2018 (Bild Nr.
D101353_05).



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, «Schnellguthalle»
(261AL00125), Innenansicht, 25.10.2018 (Bild Nr. D101353_06).



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, «Schnellguthalle»
(261AL00125), Innenansicht Januar 1979, Bildarchiv ETH Zürich, Sign.
Com_C28-003-001. (Bild Nr. D101353_07).



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, «Schnellguthalle»
(261AL00125), Kontrollposten der Fördersysteme in der Halle Januar 1979,
Bildarchiv ETH Zürich, Sign. Com_C28-003-006 (Bild Nr. D101353_08).



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, Bürogebäude (261AL00002),
Ansicht von SO, 25.10.2018 (Bild Nr. D101353_11).



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, Bürogebäude (261AL00002),
Ansicht von SW, 25.10.2018 (Bild Nr. D101353_12).



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, Stellwerk (261AL00080),
Ansicht von NW, 25.10.2018 (Bild Nr. D101353_19).



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, Stellwerk (261AL00080), im
Vordergrund das Rangier- und Gleisbremsengebäude (261AL00081), Ansicht
von NW, 25.10.2018 (Bild Nr. D101353_20).



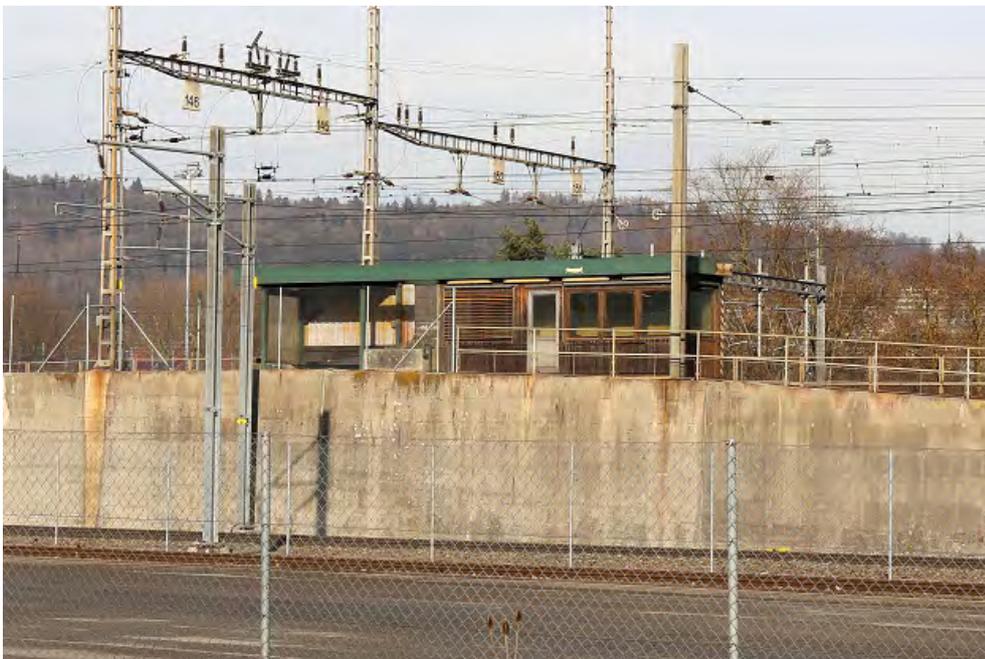
«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, Rangier- und Gleisbremsengebäude (261AL00081) mit der Rangierfunkantenne (rechts), Ansicht von SW, 25.10.2018 (Bild Nr. D101353_21).



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, die beiden Gleisbremsen am Ablaufberg westlich am Rangier- und Gleisbremsengebäude (261AL00081), Ansicht von SW, 25.10.2018 (Bild Nr. D101353_22).



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, Hermetschloobrücke (261ALBRUECKE00001) mit oktogonalen Hammerkopfpfeilern und gekerbter Brüstung, Ansicht von SW, 25.10.2018 (Bild Nr. D101353_25).



«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten, Bergmeisterposten (247BERGME00001), Ansicht von S, 25.10.2018 (Bild Nr. D101353_28).

Bahnhof Zürich Altstetten

Gemeinde Zürich	Bezirk Zürich
Quartier Altstetten	Planungsregion Zürich

Adresse(n)	Altstetterplatz 11, 12, 13a und 13b
Bauherrschaft	Schweizerische Bundesbahnen SBB
ArchitektIn	Max Fehr (1914–1974) Max Vogt (1925–2019)
Weitere Personen	Wolfgang Jacobsohn (1917–1973) (Ingenieur)
Baujahr(e)	1965–1968
Einstufung	kantonal
Ortsbild überkommunal	nein
ISOS national	ja
KGS	nein
KGS Nr.	–
Datum Inventarblatt	07.01.2020 Raphael Sollberger, Ruedi Weidmann

Objekt-Nr.	Festsetzung Inventar	Bestehende Schutzmassnahmen
261AL00700	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261ALPERRON00700-2	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261ALPERRON00700-3	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–

Schutzbegründung

Der Bahnhof Zürich Altstetten wurde 1965–1968 von Max Vogt entworfen und unter der Leitung seines Vorgesetzten, dem SBB-Sektionschef Hochbau des Kreises III (Ostschweiz), dem Architekten Max Fehr, realisiert. Vogt war seit 1957 Entwurfsarchitekt bei den SBB und später, ab 1974, selbst Sektionschef. Unter Mitarbeit und unter der Leitung von Vogt entstanden bis 1989 mehr als hundert grössere und kleinere Bahnbauten, mit denen er die Architektur der SBB entscheidend zu prägen vermochte. Ihre Unverwechselbarkeit beruht auf der ausgewogenen Komposition kubischer Volumina, auf ihrer zurückhaltenden Skulpturalität und Expressivität und auf der sorgfältigen Betonoberflächenbearbeitung mit Schalungen aus ungehobelten Einzelbrettern. All dies ist dem Bahnhof Zürich Altstetten – einem frühen Bau von Vogt und zusammen mit dem Zentralstellwerk (Gustav-Gull-Platz 6; 261AU00932) und dem Stellwerk Mülligen (Hermetschloostrasse 80; 261AL00080) ein Schlüsselbau in dessen Werk – abzulesen. Das Ensemble ist ein wichtiger Zeuge der Schweizer Nachkriegsmoderne, insb. für die Impulse Le Corbusiers (1887–1965) und ihre Weiterentwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg. Neben dem Bahnhof Effretikon (Gemeinde Illnau-Effretikon, Bahnhofstrasse 20 u. a.; Vers. Nr. 02517 u. a.) von 1959–1961 handelt es sich bei Altstetten um das einzige erhaltene Bahnhofensemble, bei dem Vogt neben dem Bahnhofgebäude auch die Perrondächer gestalten und damit dem Bahnhof als Ganzem eine einheitliche architektonische Erscheinung verleihen konnte.

Das Bahnhofgebäude (261AL00700) hat neben seiner baukünstlerischen auch eine grosse städtebauliche Bedeutung, insb. wegen seiner Grösse und seiner wahrzeichenhaften Fernwirkung. Aus sozialgeschichtlicher Sicht zeugt es vom wirtschaftlichen Aufschwung, dem damit einhergehenden Bevölkerungs- und infrastrukturellen Wachstum und der Agglomerationsbildung in den ehem. Zürcher Vororten nach dem Zweiten Weltkrieg.

Die Perrondächer (261ALPERRON00700-2 und 261ALPERRON00700-3) haben neben ihrer baukünstlerischen Bedeutung einen hohen ingenieurgeschichtlichen Wert: Die zusammen mit Ingenieur Wolfgang Jacobsohn entwickelte Konstruktion «versteckt» das gesamte Tragwerk in einer radikal reduzierten, auf eine kubische Gesamtform reduzierte äussere Erscheinung; das Dach scheint als schwere Betonplatte auf den Einzelstützen aufzuliegen, ist aber in Wirklichkeit hinter viel dünner und hängt an einer längs verlaufenden Betonröhre (vgl. Bild Nr. D101139_92). Mit dieser Konstruktion handelt sich um die Weiterentwicklung und Übersetzung der von Hans Hilfiker für den

Bahnhof Winterthur Grütze entwickelten und 1955 installierten Perrondächer (Stadt Winterthur, St. Gallerstrasse 143.1 und 143.2; 230OB01251 und 230OB01255) in die Architektursprache der Moderne.

Schutzzweck

Erhaltung der bauzeitlichen Substanz des Bahnhofgebäudes mitsamt seinen äusseren und inneren bauzeitlichen Ausstattungselementen und Oberflächen. Erhaltung der bauzeitlichen Erschliessung. Erhaltung und Pflege der als Sitz- und Kinderspielplatz eingerichteten Dachterrasse. Im Innern Erhaltung der bauzeitlichen Grundrissdisposition. Erhaltung der bauzeitlichen Substanz der Perrondächer. Bei allen Bauten des Ensembles Erhaltung der bauzeitlichen Materialisierung, insb. der Sichtbetonfassaden.

Kurzbeschreibung

Situation/Umgebung

Der Bahnhof Zürich-Altstetten entstand ab 1847 nordöstlich des alten Altstetter Dorfkerns an der Bahnlinie Zürich–Baden. Als Verbindung vom Dorf zum Bahnhof wurde die Bahnhofstrasse (heute Altstetterstrasse) angelegt, die einem geschwungenen Bachlauf folgte. Das Bahnhofgebäude bildet die südöstliche Platzwand des beim Neubau des Bahnhofs angelegten Altstetterplatzes an der Hohlstrasse. Die beiden Perrondächer haben die exakt gleiche Länge und stehen auf gleicher Höhe wie das Bahnhofgebäude auf den Perrons 2 und 3.

Objektbeschreibung

Bahnhofgebäude (261AL00700)

Das Bahnhofgebäude besteht aus einem langgezogenen, eingeschossigen Aufnahmegebäude mit Ost- (Altstetterplatz 12) und Westtrakt (Altstetterplatz 11) sowie einem sich über dem Westtrakt erhebenden, neugeschossigen Scheibenhochhaus. Zwischen den beiden Trakten liegt der Abgang zur Unterführung. Der Westtrakt enthält im EG die Publikumsräume mit teilweise neuen Verglasungen. Das Scheibenhochhaus wurde in Schottenbauweise (vier Kompartimente) mit insg. 45 Wohnungen errichtet. Die Bahnseite (N) zeigt neun Laubengänge. Ihre hohen Brüstungen und die Zurückversetzung der Wohnungen hinter die Fassade dienen dem Lärmschutz. Eine skulptural ausgeformte Fluchttreppe vor der Fassade bricht dieses Muster auf. An der Nordecke setzt das Treppenhaus mit Fensterschlitz und Kamin einen vertikalen Akzent. An beiden Stirnseiten schiesst ein in die Fassade gekerbtes Band mit eingelassenen Fenstern bis zur Dachkante empor. Die Südfassade gegen den Platz wird von durchlaufenden Brüstungsbändern rhythmisiert, Loggien sind durch geschlossene Wandpartien mit je einem dreiteiligen, liegenden Rechteckfenster unterbrochen. Die Wohnungen sind durch eine zusätzliche tragende Wand gegliedert in einen südlichen Teil mit den Hauptwohnräumen und einen schmaleren Teil gegen N mit Küche, Bad, WC, Korridor und einem Nebenzimmer (die bahnseitige Platzierung der Nebenräume und Nasszellen war eine zusätzliche Lärmschutzmassnahme). Das Flachdach gestaltete Vogt als Sonnenterrasse mit Spielplatz und einer umlaufenden Sichtbetonbrüstung. Ein eingeschossiger, flach gedeckter Aufbau enthält Waschküche, Trocken- und Abstellräume. Bei der Sanierung des Bahnhofgebäudes 1998–1999 wurden die Fassaden mit einer Schutzlasur gestrichen. Der Osttrakt mit Diensträumen ist gleich lang wie der Westtrakt, aber etwas breiter. Seine Konstruktion bilden fünf Rahmentragwerke mit schlanken Betonstützen, die im gleichen Abstand angeordnet sind wie die Schottenwände des Hochhauses. Ein weit auskragendes, rundumlaufendes Vordach hält die beiden Trakte zusammen. Es überdeckt im N den Hausperron, im S einen Vorplatz und im W den Hauseingang des Hochhauses, wo ein rechteckiges Loch für einen Baum ausgespart ist. Die Beleuchtung mit in Gleisrichtung angeordneten Kästen für Leuchtstoffröhren findet sich auch an den beiden anderen Perrondächern wieder.

Perrondach 2 (261ALPERRON00700-2)

Die Perrondächer entsprechen formal dem Hausperrondach des Bahnhofgebäudes. Es handelt sich um eine Konstruktion aus bewehrtem Beton. Die Dachplatten wirken durch den zur Versteifung hinaufgezogenen, umlaufenden Rand massiver als sie sind. Das Dach wird von einem Oberzug getragen, der als Hohlkastenträger mit quadratischem Querschnitt und runder Höhlung ausgebildet ist und auf einer Reihe von im Grundriss quadratischen Mittelstützen aufliegt. Am westlichen Ende steht ein schlankeres Stützenpaar, das die Rampe zur westlichen Personenunterführung flankiert und mit ihren Brüstungsmauern verbunden ist. Die Treppen und Rampen zu den Unterführungen sind dreiseitig von Betonbrüstungen eingefasst. Im Unterschied zum Bahnhofgebäude wurde der Sichtbeton hier nicht lasiert und zeigt noch seine bauzeitliche Oberfläche.

Perrondach 3 (261ALPERRON00700-3)

Beim Perrondach 3 handelt es sich um eine identische Konstruktion wie bei Perrondach 2.

Baugeschichtliche Daten

1847	Bau des ersten Bahnhofs in Altstetten als Teil der «Spanisch-Brötli-Bahn» zwischen Zürich und Baden, Bauherrschaft: Schweizerische Nordbahn
1864	Bau eines Aufnahmegebäudes, Bauherrschaft: Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB
1965	Bau des Osttrakts des Bahnhofgebäudes mit Diensträumen (Altstetterplatz 12; 261AL00700), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekten: Max Fehr und Max Vogt
1966	Abbruch des Aufnahmegebäudes von 1864
1967-1968	Bau der Unterführungen, der Perrondächer (261ALPERRON00700-2 und 261ALPERRON00700-3) und des Westtrakts des Bahnhofgebäudes (Altstetterplatz 11; 261AL00700), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekten: Max Fehr und Max Vogt
1998–1999	Sanierung des Bahnhofgebäudes, dabei Anbringung einer Schutzlasur, Erneuerung und teilweise zusätzlicher Einbau von Publikumsräumen im EG, Bauherrschaft: SBB AG, Architekten: Meier & Steinauer (o. A. – o. A.)
2005	Neugestaltung des Altstetterplatzes, Bauherrschaft: Stadt Zürich, Landschaftsarchitektur: Raderschall Landschaftsarchitekten (o. A. – o. A.)
2017–2019	Renovation und Erhöhung der Perrons, Verbreiterung der zentralen Unterführung, Einbau von Aufzügen und Rückbau des Gleises 1 sowie der Industriegleisanschlüsse an der Vulkanstrasse und an der Hohlstrasse, Abbruch der von Max Vogt entworfenen Lichtschächte der westlichen Unterführung, Bauherrschaft: SBB AG
ab 2019	Verbreiterung der westlichen Personenunterführung

Literatur und Quellen

- Bahnhofgebäude Zürich-Altstetten. In: Werk, 1972, Nr. 10, S. 574–575.
- Baukultur in Zürich. Wiedikon, Albisrieden, Altstetten, hg. von. Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Zürich 2009.
- Jakob Grelli, 2000 Jahre Altstetten, Zürich 2003, S. 68–72.
- Karl Holenstein und Ruedi Weidmann, Max Vogt – Bauen für die Bahn 1957–1989 (Architektur- und Technikgeschichte der Eisenbahnen in der Schweiz, Band 1), hg. von Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Zürich 2008.
- Max Vogt, Entstehung und Bau der «Spanisch-Brötli-Bahn», in: Baden, Dietikon, Zürich 1980. Renovationen und Restaurationen, hg. von Kreisdirektion III der SBB, Zürich 1980, S. 8–11.
- O. A., Max Fehr (Nekrolog), in: Schweizerische Bauzeitung, 1974, Nr. 41, S. 956.
- SBB-Gebäude Zürich. Gleisraum Langstrasse bis Bahnhof Altstetten. Spezialinventar, hg. von Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Archäologie und Denkmalpflege, Zürich 2005, S. 86–88.
- Typologisches Inventar Bahnhöfe, Zürich, Altstetten, 261AL00700, 2008, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.



Bahnhof Zürich Altstetten, Bahnhofgebäude (261AL00700), Ansicht von NW mit Lift- und Treppenturm, Laubengängen und Feuertreppe, 27.10.2018 (Bild Nr. D101139_81).



Bahnhof Zürich Altstetten, Bahnhofgebäude (261AL00700) kurz nach dem Bau 1968, Ansicht von SW, SBB-Fachstelle für Denkmalpflege (Bild Nr. D101139_82).



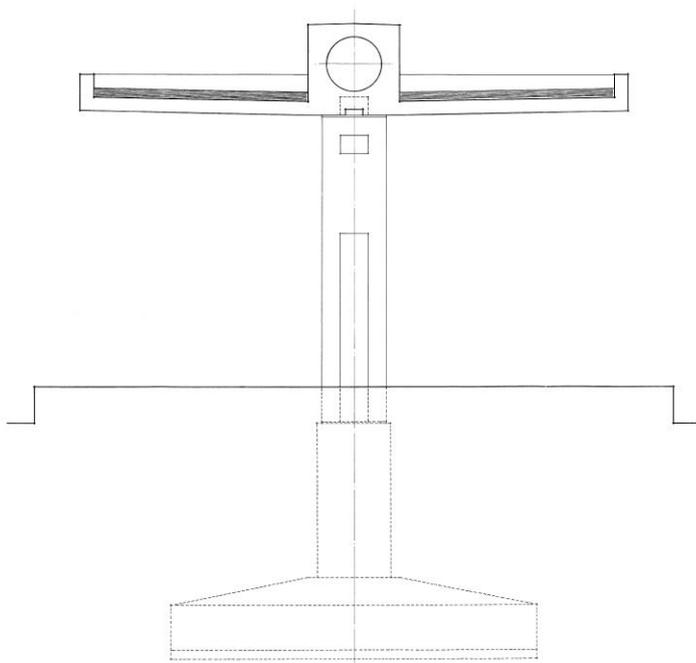
Bahnhof Zürich Altstetten, Bahnhofgebäude (261AL00700), Osttrakt (Altstetterplatz 12) mit Diensträumen, Ansicht von O (Perron 1), im Vordergrund das abgebrochene, ehem. Gleis 1, 27.10.2018 (Bild Nr. D101139_83).



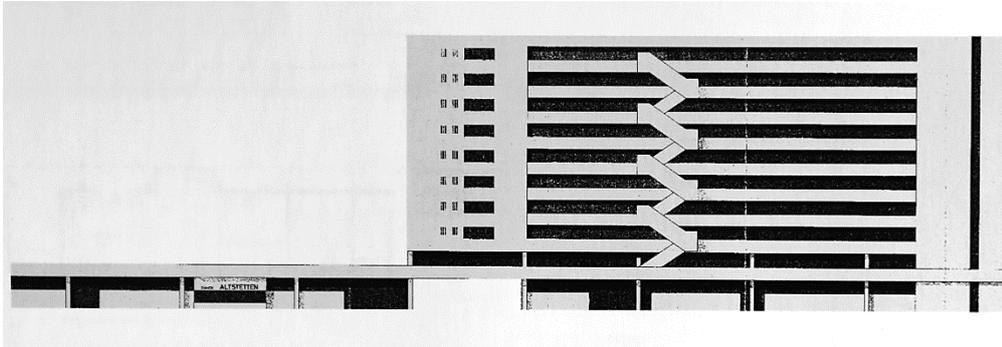
Bahnhof Zürich Altstetten, Perrondach 2 (261ALPERRON00700-2) mit einer nachträglich platzierten Wartehalle (Typenbau «Zangerhalle», heute abgebrochen), 27.10.2018 (Bild Nr. D101139_84).



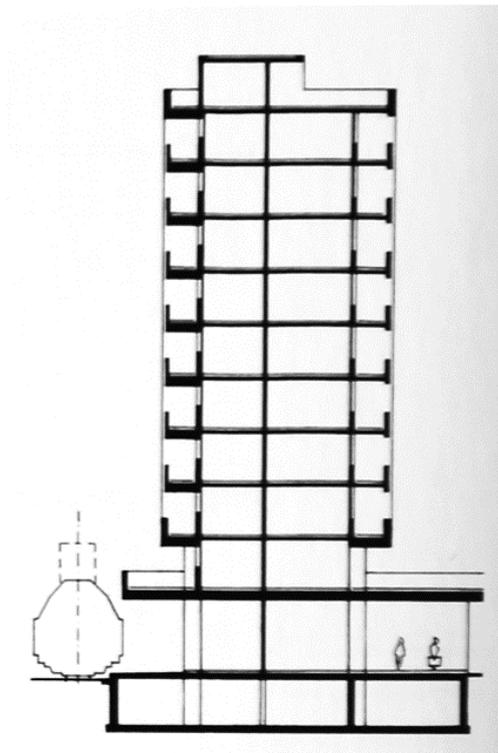
Bahnhof Zürich Altstetten, Perrondach 2 (261ALPERRON00700-2), 27.10.2018
(Bild Nr. D101139_91).



Bahnhof Zürich Altstetten, Perrondächer (261ALPERRON00700-1 und
261ALPERRON00700-2), Schnitt durch die Konstruktion samt Perron und
Fundament, Nachzeichnung, 01.01.2019 (Bild Nr. D101139_92)



Bahnhof Zürich Altstetten, Bahnhofgebäude, Ansicht von S, aus: Karl Holenstein und Ruedi Weidmann, Max Vogt – Bauen für die Bahn 1957–1989, Zürich 2008, S. 62, 01.01.1965 (Bild. Nr. D101139_89).



Bahnhof Zürich Altstetten, Bahnhofgebäude, Schnitt, aus: Karl Holenstein und Ruedi Weidmann, Max Vogt – Bauen für die Bahn 1957–1989, Zürich 2008, S. 62, 01.01.1965 (Bild. Nr. D101139_89).

Strassenunterführung Badenerstrasse

Gemeinde Zürich	Bezirk Zürich
Quartier Altstetten	Planungsregion Zürich

Adresse(n)	Badenerstrasse 760 bei
Bauherrschaft	Schweizerische Bundesbahnen SBB
ArchitektIn	
Weitere Personen	
Baujahr(e)	1956–1958
Einstufung	kantonal
Ortsbild überkommunal	nein
ISOS national	nein
KGS	nein
KGS Nr.	–
Datum Inventarblatt	07.01.2020 Raphael Sollberger, Ruedi Weidmann

Objekt-Nr. 261ALBRUECKE00002	Festsetzung Inventar AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	Bestehende Schutzmassnahmen –
--	---	---

Schutzbegründung

Als die Badenerstrasse in den 1950er Jahren auf vier Fahrspuren ausgebaut wurde, musste auch der seit 1900 bestehende Durchlass durch den Damm der Bahnlinie Zürich–Zug erweitert, durch neue Widerlager gesichert und mit einem neuen Träger überbrückt werden. Die dabei entstandene, substanziell komplett bauzeitlich erhaltene Eisenbahnbrücke ist nicht bloss ein wichtiger Zeuge der Zürcher Bahngeschichte, sondern auch ein ingenieurgeschichtliches Unikat im Zürcher Brückenbau und von hohem technikgeschichtlichen Wert: Die Konstruktion ist dank der schlanken Stützen so transparent wie möglich und lässt dank des überaus flachen Trägers einen möglichst hohen Strassendurchlass frei, was aufgrund der geringen Höhe des Damms notwendig war. Zu diesem Zweck wurde für den Fahrbahnträger auf eine orthotrope Platte – erst 1948 patentiert durch Wilhelm Cornelius (1915–1996) – zurückgegriffen; eine in der Region Zürich einmalige Lösung. Aussergewöhnlich ist auch die Lagerung der Brücke mit nur einem einzigen festen Lager und fünf beweglichen Stelzenlagern sowie zwei Pendelstützen in der Strassenmitte. Die Entwicklung von Brücken mit Vollwandträgern auf Pendelstützen ist technikgeschichtlich eng mit dem Bau der städtischen Hochbahnen in Europa verknüpft; frühe Exemplare des hier angewandten Prinzips mit «hartungschens Säulen» – benannt nach dem Architekten Hugo Hartung (1855–1932), der den Wettbewerb zur Gestaltung der Berliner Bahnbrückenstützen gewonnen hatte –, fanden sich insb. an der Berliner Stadtbahn (heute S-Bahn). Obschon während der 1. H. des 19. Jh. weit verbreitet, sind heute nur noch wenige Exemplare erhalten – was wohl auf den für heutige Fahrzeuge ungenügenden Anprallschutz der schlanken Stützen zurückzuführen ist. Dies verleiht der Brücke in Zürich zusätzlichen Seltenheitswert; auch weil die baugleiche Unterführung der Bernerstrasse in Schlieren E. des 20. Jh. abgebrochen wurde. E. der 1950er Jahre entstand in der Schweiz noch die Überführung Baarerstrasse in Zug, diese besitzt jedoch eine «herkömmliche» Fahrbahnplatte aus Verbundträgern. Dass die Widerlager und Flügelmauern der Unterführung Badenerstrasse mit sorgfältig behauenen Granitquadern aufgemauert wurden, ist als Reminiszenz an die Bahnarchitektur der Jahrhundertwende (vgl. insb. die granitverkleideten Betonbogenbrücken der Gotthardlinie), in Zürich insb. an den «Seebahneinschnitt» (vgl. Seebahnstrasse 251 bei; 261AUSEEBAHN00001) zu deuten.

Schutzzweck

Erhaltung der bauzeitlichen Substanz und der Konstruktion der Strassenunterführung inkl. der Brücke, ihrer Auf- und Widerlager sowie der Stützen und Pendel.

Kurzbeschreibung

Situation/Umgebung

Die einspurige Linie von Zürich nach Zug durch das Knonaueramt zweigt nach dem Bahnhof Zürich Altstetten (Altstetterplatz 11 u. a.; 261AL00700 u. a.) nach SW ab und überquert die Badenerstrasse südlich des Hauses an der Badenerstrasse 760.

Objektbeschreibung

Bei der Strassenunterführung handelt es sich um eine eingleisige, schräg über die Badenerstrasse führende Stahlbrücke mit einem aufgrund der leichten Gleiskurve leicht gekrümmten Tragwerk. Der Trog besteht aus einer orthotropen Platte mit seitlichen Blechwandträgern, die mit in kurzem Abstand angeordneten Querträgern und mit dem Blech des Trogbodens verschweisst sind. Als zusätzliche Verstärkung zwischen den Querträgern dienen je neun in Längsrichtung verschweisste Bleche. Bei der Fahrbahnplatte wurde gemäss Augenschein auf Beton verzichtet, der Trog wohl abgedichtet und direkt mit Schotter aufgefüllt. In der Strassenmitte liegt der Träger auf zwei schlanken, runden Pendelstützen und bei den beiden Widerlagern auf jeweils drei Lagern auf. Von diesen sechs Lagern ist nur eines auf der Ostseite ein festes Punktkipplager. Die anderen sind allseits bewegliche Druckpendellager aus runden Vollstahlstäben, die nur vertikale Druckkräfte aufnehmen. An der Südseite des Trogs tragen L-förmige Konsolen einen Dienststeg mit Stahlrohrgeländern und einem Kabelkanal. Die Widerlager und deren steil abfallende Flügelmauern sind aus Granitquadern gemauert, die Auflager sind aus Sichtbeton. Die Stützen stehen heute bis auf halbe Höhe in Betonsockeln, die als Anprallschutz für die neue Limmattalbahn dienen.

Baugeschichtliche Daten

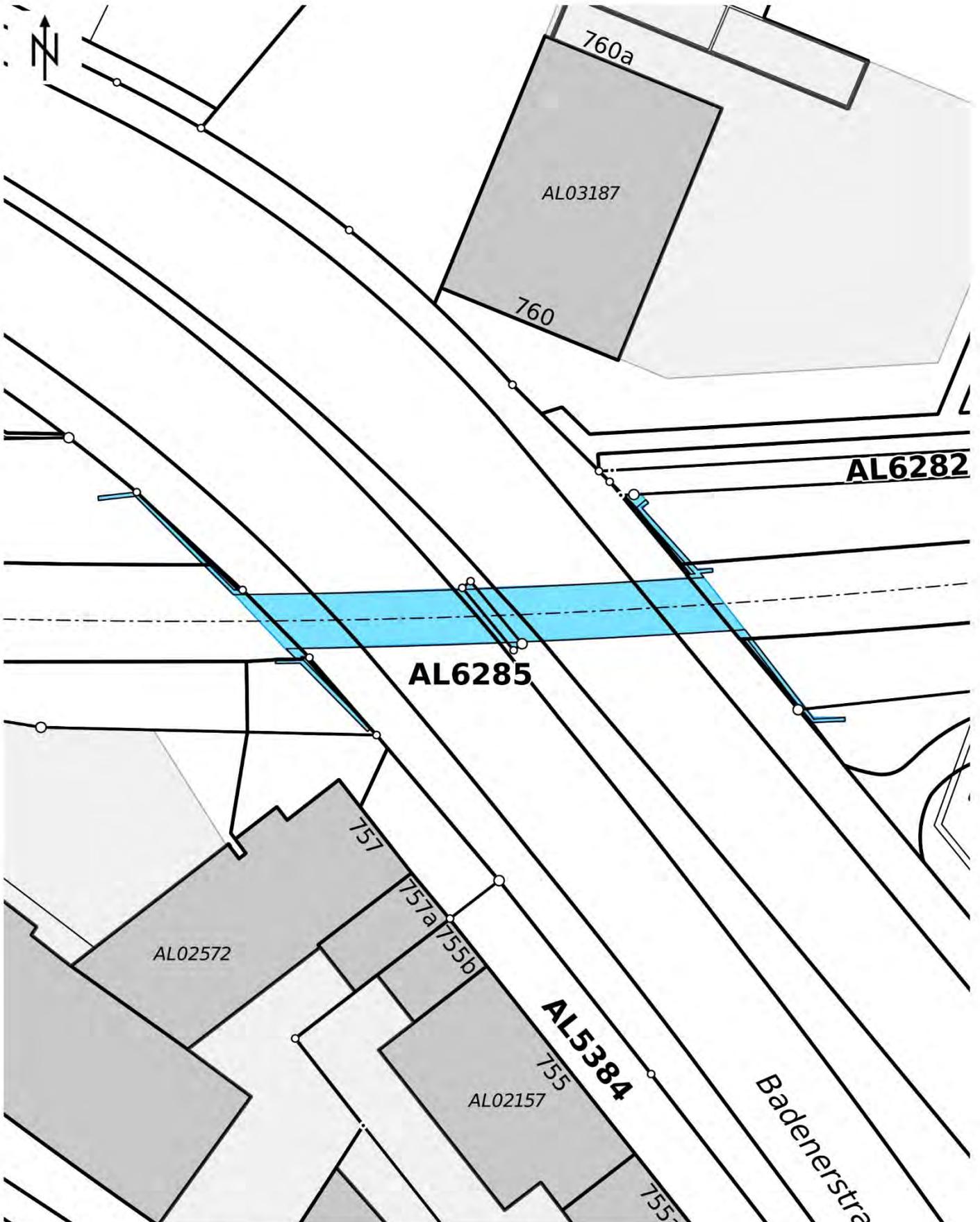
1864	Bau der Strecke Zürich–Zug, Bauherrschaft: Zürich-Zug-Luzern-Bahn ZZL
1900–1904	Bau der Limmattal-Strassenbahn von Zürich nach Dietikon/Weiningen, dabei Verlegung der Badenerstrasse von ihrem alten Verlauf in der heutigen Farbhofstrasse nach O und unter der Bahnstrecke Zürich–Zug hindurch; zu diesem Zweck Aushub eines Durchlasses und Absenkung der Strasse, Bauherrschaft: Stadt Zürich
1903–1904	Bau der ersten Strassenunterführung mit einem Halbparabelträger, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Hersteller: M. Koch AG (o. A. – o. A.)
1956	Einstellung des Trambetriebs auf dem Abschnitt Farbhof–Schlieren
1956–1958	Ausbau der Badenerstrasse, dabei auch Ausbau der Unterführung und Ersatz des Brückenträgers sowie Neuerstellung der Widerlager, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB
2019	Bau der Limmattalbahn, dabei teilweise Einbetonierung der Mittelstützen als Anprallschutz, Bauherrschaft: Stadt Zürich

Literatur und Quellen

- Conzett Bronzini Partner AG, SBB Zürich-Altstetten. Überführung Badenerstrasse (Überführung Farbhof), Abklärung der Erhaltungswürdigkeit, bearbeitet von Jürg Conzett, Chur 2019, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- M. Koch & Cie, Inserat, in: Schweizerische Bauzeitung, 1911, o. S.
- O. A., Ausschreibung, in: Schweizerische Bauzeitung, 1903, Nr. 9, S. 1.



Inventarrevision Denkmalpflege



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 18:06:57

Diese Karte stellt einen Zusammenschau von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Masstab 1:400

Zentrum: [2678478.83,1249498.58]



Strassenunterführung Badenerstrasse, Ansicht von SO, 10.08.2019 (Bild Nr. D101354_42).



Strassenunterführung Badenerstrasse, Ansicht von SO, Bild: SBB Historic, 01.11.1958 (Bild Nr. D101354_48).



Strassenunterführung Badenerstrasse, Ansicht von W, Bild: SBB Historic, 01.11.1958 (Bild Nr. D101354_49).



Strassenunterführung Badenerstrasse, östliches Widerlager mit den drei Lagern am östlichen Trägerende, 25.10.2018 (Bild Nr. D101354_43).



Strassenunterführung Badenerstrasse, Pendelstützen, dahinter die neuen Schutzvorrichtungen für die Fahrleitung der Limmattalbahn, 10.08.2019 (Bild Nr. D101354_47).



Strassenunterführung Badenerstrasse, die beiden Pendelstützen in Strassenmitte und das westliche Widerlager im Hintergrund, 25.10.2018 (Bild Nr. D101354_46).



Strassenunterführung Badenerstrasse, Vorgängerbau, Ansicht von S, Situation von 1904 bis 1958 mit einem Halbparabelträger der M. Koch AG, in: Schweizerische Bauzeitung, 1911, o. S., 01.01.1911 (Bild Nr. D101354_45).



Strassenunterführung Badenerstrasse, Ansicht von O, kurz vor dem Bau; Widerlager bereits neu gemauert, Bild: Baugeschichtliches Archiv Zürich, Sign. 87901-C, 01.01.1958 (Bild Nr. D101354_45).

Hauptwerkstätten

Gemeinde
Zürich

Bezirk
Zürich

Quartier
Aussersihl

Planungsregion
Zürich

Adresse(n)	Hohlstrasse 370, 370 bei, 388, 388 bei, 394, 400, 402, 402a, 408, 418, 418 bei, 420, 422a, 426, 426 bei, 430 und 438
Bauherrschaft	Schweizerische Bundesbahnen SBB Schweizerische Centralbahn SCB
ArchitektIn	Gustav Wülfke (1840–1904) Hans Müller (o. A. – o. A.) Heinrich Eusebius Mezger (1851–1931), J. W. Huber (o. A. – o. A.) Rudolf Ludwig Maring (1820–1893)
Weitere Personen	Alb. Buss & Cie. (o. A. – o. A.) (Hersteller) Alexander Legany (1851–1944) (Ingenieur) Atelier de Constructions Mécaniques de Vevey S. A. (o. A. – o. A.) (Hersteller) Bell & Cie. (o. A. – o. A.) (Hersteller) Conrad Zschokke AG (o. A. – o. A.) (Hersteller) Emch und Berger (o. A. – o. A.) (Hersteller) Fritz Wunderli (o. A. – o. A.) (Ingenieur) Maillart & Cie. (o. A. – o. A.) (Hersteller) Windhoff Bahn- und Anlagentechnik GmbH (o. A. – o. A.) (Hersteller)
Baujahr(e)	1905–1968
Einstufung	kantonal
Ortsbild überkommunal	nein
ISOS national	ja
KGS	nein
KGS Nr.	–
Datum Inventarblatt	07.01.2020 Regula Michel, Raphael Sollberger

Objekt-Nr.	Festsetzung Inventar	Bestehende Schutzmassnahmen
261AU00082	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AU00878	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AU01231	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AU03103	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AU03103	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AU03200	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AU03200	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AU03200	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AU03201	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AU03290	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AU03361	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AU03362	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AU03364	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AU03368	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUABSAUG00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–

261AUDREH00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUSCHIEBE00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUSCHIEBE00002	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUSCHIEBE00003	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUUMGEBU00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–

Schutzbegründung

Die Zürcher Hauptwerkstätten sind für die Schweizer Bahngeschichte von grosser Bedeutung. Von den landesweit fünf Hauptwerkstätten, die die Schweizerischen Bundesbahnen SBB in der 1. H. des 20. Jh. betrieben, wurden diejenigen in Zürich als einzige vollständig neu erstellt. Für den noch jungen Staatsbetrieb waren sie dringend notwendig, um das aufgekaufte und teilweise bereits veraltete Rollmaterial der verschiedenen ehem. Privatbahnen unterhalten zu können. So zeugt die Anlage auch für die unter den SBB einsetzende Vereinheitlichung und Rationalisierung des bislang sehr heterogenen Schweizer Bahnwesens. Über die bahngeschichtliche Bedeutung hinaus sind die «HWZ» auch ein Industriedenkmal von kantonaler Bedeutung. Ihre Ausdehnung, die Grösse der Hallen und die Einheitlichkeit der Bebauung, insb. mittels der Verwendung von Sichtbacksteinfassaden, stellen die Anlage in eine Linie mit den grossen Maschinenindustrie-Komplexen im Kanton Zürich wie z. B. demjenigen von Sulzer in Winterthur (Stadt Winterthur, Lagerplatz 3 u. a.; 230ST00495 u. a.).

Beinahe selbst als Teile einer ausgeklügelten «Maschine» sind die Bauten funktional voneinander abhängig: Herz und Hirn der Anlage bilden die Allgemeine Abteilung mit Kesselhaus, Schmiede und Raddreherei (261AU03201) sowie das Verwaltungsgebäude und das Magazingebäude mit Portierhaus (261AU03103), die die beiden Wagenwerkstätten I (261AU03362) und II (261AU00082) und die Lokomotivreparaturwerkstätte (261AU03200) zu beliefern, bzw. die darin vorzunehmenden Arbeitsabläufe zu organisieren hatten. Die zusammengebauten Einzelhallen der Lokomotivreparaturwerkstätte wie die Montagehallen VIII und IX (Teil von 261AU03200) waren durch Schiebebühnen und Laufkräne miteinander verbunden, so dass Werkteile und ganze Lokomotiven von einer Halle in die andere gehievt oder gefahren werden konnten. Als nach dem Zweiten Weltkrieg der Schienenverkehr rasant zunahm und mehr und mehr Triebwagen zu den Lokomotiven hinzukamen, gesellte sich eine neue Triebwagenhalle zur Anlage hinzu (261AU00878). Die Holztrocknerei (261AU03368) stand in der Nähe der Wagenwerkstätten, um über eine Absauganlage (261AUABSAUG00001) wiederum mit den Holzabfällen der Schreinerei beheizt werden zu können. Die an das Transformatorenhaus des städtischen Schlachthofs angeschlossene elektrische Zentrale (261AU03361) diente der Versorgung der einzelnen Abteilungen, das Speisehaus (261AU03290) und das Abortgebäude (261AU03364) derjenigen der Arbeiterinnen und Arbeiter (allen drei Werkstattgebäuden waren urspr. je zwei Abortgebäude zugeteilt, erhalten blieb jedoch nur eines). Eine Passerelle, Gleisharfen, Schiebebühnen (261AUSCHIEBE00001, 261AUSCHIEBE00002 und 261AUSCHIEBE00003), eine Drehscheibe (261AUDREH00001) sowie Zufahrts-, Abstell- und Reservegleise aus verschiedenen Epochen verbinden die Abteilungen untereinander und mit dem Gleisfeld. Auch die hier als «Freiräume und Umfriedung» (261AUUMGEBU00001) zusammengefassten Strassen, Plätze und Grünflächen sowie die baulichen Ausstattungselemente im Aussenraum haben eine klar definierte Funktion innerhalb der Gesamtanlage. So dienten z. B. die Plätze im NW und SO der Allgemeinen Abteilung der Lagerung und Sortierung von Schmiedestücken sowie zur Aufstellung von Radsätzen und -reifen, während andere Freiräume von Schiebebühnen oder Abstellgleisen belegt wurden oder als Platz für spätere Erweiterungen vorgesehen waren. Die alles mit einem Werkgleis verbindende Werkstrasse und die grösstenteils bauzeitlich erhaltene Einfriedung zur Hohlstrasse hin halten die Einzelteile dieser «Maschine» räumlich wie funktionell zusammen.

Ein weiterer sozialgeschichtlicher Wert der Hauptwerkstätten liegt in der Ablesbarkeit der damaligen Arbeitsverhältnisse: Während die privaten Grossindustriellen zuvor meist mit der Erstellung von werkseigenen Arbeitersiedlungen versuchten, ihre Mitarbeiter an sich zu binden, geschah dies ab ca. 1900 in zunehmenden Mass auch durch Wohlfahrtseinrichtungen wie Speisehäuser oder Bäderanlagen in den Werken selbst – so auch bei den SBB: Im Keller des Speisehauses befanden sich – zu einer Zeit, als noch lange nicht alle Wohnhäuser damit ausgestattet waren – Duschen,

später sogar Badewannen. Ein dank Plänen bezeugter, kleiner Kassenraum gleich beim Eingang bezeugt, dass die Arbeiter für diese Annehmlichkeit jedoch etwas bezahlen mussten.

Einzelne Bauten des Ensembles sind zudem von hohem architektur- und technikgeschichtlichem Wert: Die grosse Weiten überspannenden und eine gute Lichtführung ermöglichenden Eisenkonstruktionen der grossen alten Hallen sind allesamt mit Namen bedeutender Ingenieure oder Herstellerfirmen verbunden und waren zu ihrer Bauzeit überaus modern. Die Montagehalle VIII z. B. wurde 1920–1923 als erst zweite in der Schweiz speziell für die neuen Elektrolokomotiven der SBB erstellt, die 1951–1953 erbaute Montagehalle IX mit ihren eleganten, materialsparenden Eisenbeton-Konoidschalen und die 1968 in Betrieb genommene Triebwagenhalle in Form eines Stahlskelettbaus mit Durisolplatten-Verkleidung verkörpern ihrerseits die neusten technik- und architekturgeschichtlichen Entwicklungen. Die einzelnen Bauten sind zu grossen Teilen bauzeitlich erhalten, vielerorts finden sich neben den intakten Gebäudehüllen auch diverse äussere und innere bauzeitliche Ausstattungselemente und Oberflächen.

Der Holzlagerschuppen (261AU01231) ist ein kleines bahngeschichtliches Museumsstück: Er besteht zwar auf den ersten Blick aus einem den anderen Bauten entsprechenden Sichtbacksteinbau und einem damit verbundenen Holzschuppen unbestimmbaren Alters, im Innern der beiden Gebäudeteile finden sich jedoch zwei intakte, ältere Holzkonstruktionen, die insb. zur Hohlstrasse hin teilweise ummauert werden mussten. Im ummauerten Teil befinden sich wesentliche Teile einer der zwei Bahnhofhallen, die 1860 für den ehemaligen Centralbahnhof Basel errichtet worden waren, die sog. «Elsässer Halle» (das zweite Exemplar fand in Olten als Schreinerei und Werkstatt Wiederverwendung und steht heute in restaurierter Form auf dem Bahnareal in Bauma und dient der Unterbringung historischer Fahrzeuge). Die «Elsässer Halle» gehört damit zu den ältesten erhaltenen Schweizer Bahnbauten überhaupt und zeichnet sich durch eine damals moderne Mischkonstruktion aus Holz und Gusseisen mit filigranen Verzierungen im Schweizer Holzstil aus. Zudem kam im mit einer Brettverschalung versehenen Gebäudeteil einer der «Baumann'schen Schuppen» zur Wiederverwendung, der vom Holzlager-Standort an der Geroldstrasse auf der anderen Seite des Gleisfelds ins Areal der Hauptwerkstätten versetzt wurde.

Nicht zuletzt ist die lange Abfolge von Sichtbacksteinfassaden entlang der Hohlstrasse von hoher städtebaulicher Bedeutung. Sie prägt das industriell geprägte Vorstadtquartier wesentlich mit.

Schutzzweck

Erhaltung der Gesamtanlage. Erhaltung der historischen Substanz aller schützenswerter Bauten auf dem Areal der Hauptwerkstätten. In ihrer Umgebung Erhaltung der architektonischen Ausstattungselemente (insb. erhaltene Gleise und Einfriedung entlang der Hohlstrasse) und Oberflächen (insb. Strassen und Plätze samt historischen Belägen und Grünstreifen entlang der Hohlstrasse).

Kurzbeschreibung

Situation/Umgebung

Die Hauptwerkstätten stehen auf einem fast 900 m langen Areal nordwestlich der Duttweilerbrücke auf der Südostseite des Zürcher Gleisfelds. Es konnte 1902 von der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft NOB übernommen werden. Entlang der Hohlstrasse reihen sich von SO nach NW die Lokomotivreparaturwerkstätten, das Verwaltungs- und Magazingebäude mit dazwischenliegendem Haupteingang zum Areal, das Speisehaus, die Holztrocknerei und die Holzlagerschuppen auf. Hinter diesen Bauten, bzw. auf ihrer Nordostseite, liegt die arealinterne Werkstrasse, entlang der wiederum die allgemeine Abteilung mit Kesselhaus, Schmiede und Raddreherei, die Wagenwerkstätten I und II und das kleine Abortgebäude stehen. Zwischen den Hallen öffnen sich weite Plätze, von denen diejenigen zwischen den Wagenwerkstätten I und II sowie zwischen den Montagehallen VIII und IX mit grossen Schiebebühnen belegt sind. Die Triebwagenhalle von 1968 mit Drehscheibe und Schiebebühne steht ganz im NO hinter den Lokomotivreparaturwerkstätten. Entlang der Hohlstrasse ist das Areal fast auf seiner ganzen Länge mit der bauzeitlichen Einfriedung abgeschlossen, der Hauptzugang zum Areal erfolgt heute unter dem Verbindungsgang zwischen dem Verwaltungs- und dem Magazingebäude hindurch.

Objektbeschreibung

Verwaltungsgebäude (261AU03103)

Symmetrischer, monochromer Sichtbacksteinbau über einem Kalksteinsockel in schottischem Verband. Zweiachsige, urspr. zweigeschossige und in Walmdächern schliessende, heute je um ein Geschoss aufgestockte Seitenflügel flankieren einen fast flach gedeckten, dreigeschossigen und dreiachsigen Mittelrisalit mit dem hohen Treppenhausfenster auf der Nordostseite. Flache Eckquader, geohrte, im EG segmentbogenförmige und in den OG gerade Fenstereinfassungen aus Naturstein sowie ein Brüstungsgesims im 1. OG schmücken die Fassaden. Im Innern ist ein bauzeitliches Treppenhaus mit Granitstufen und eisernem Geländer mit hölzernem Handlauf erhalten.

Magazingebäude und Portierhaus (261AU03103)

Zweiteiliger, durch einen zweigeschossigen Verbindungsgang im 1. und 2. OG mit dem Verwaltungsgebäude verbundener Gebäudekomplex bestehend aus einem vierachsigen Portierhaus im SO und einem im NO angebauten, insg. 15 Achsen langen Magazingebäude. Die monochromen Sichtbacksteinfassaden des Portierhauses gliedern sich in einen Kalksteinsockel, ein EG mit hohen hochrechteckigen Fenstern und einem OG mit etwas weniger hohen Fenstern über einem Brüstungsgesims. Urspr. hatte es ein Krüppelwalmdach, heute einen flachgedeckten Aufbau von 1953–1954. Das Magazingebäude, dessen lange, zweigeschossige und zweifarbige Sichtbacksteinfassaden durch Kolossalpilaster, Stichbogenfenster und ein Sohlbankgesimse gegliedert werden (teilweise durch Umbauten verunklärt), besteht aus drei in sich symmetrisch gestalteten Einheiten von je fünf Achsen; die jeweils äussersten Pilaster grenzen an die folgende Einheit und bilden so Doppelpilaster. Die Eingänge befinden sich in der jeweiligen Mittelachse. Farbliche Akzente bilden die roten Entlastungsbogen und das rote Band unter den dekorativ geschnittenen Sparrenköpfen des fast flachen Satteldachs. Im Innern befinden sich grosse Lagerräume in Holzkonstruktion.

Elektrische Zentrale (261AU03361)

Drei mal fünf Achsen zählender Sichtbacksteinbau mit fast flachem Satteldach. Roter Backstein im Bereich von Entlastungsbogen und Dachgesims, Stichbogenöffnungen und Pilaster entsprechend der Gestaltung der anderen Gebäude. Die heute nicht mehr bestehende Galerie im Innern zeichnete sich an den hohen, unterteilten Öffnungen der Nordwest- und Südostfassade ab.

Lokomotivreparaturwerkstätte (261AU03200)

Urspr. siebenschiffiger Komplex mit Schlosserei- und Drehereihalle im NO (2014 abgebrochen), südwestseitig daran anschliessend drei Montagehallen, eine Halle mit versenkter Schiebebühne, eine Halle für die Kesselreparatur und eine Halle für Tender und Werkzeugmaschinen, allesamt Eisenkonstruktionen. Aufgrund der unterschiedlichen Raumhöhen der Hallen zeigt der Bau uneinheitliche Schmalseiten, an denen die Einzelhallen gut ablesbar sind. An den Längsseiten zeigt die Lokomotivreparaturwerkstätte mit Kolossalpilastern gegliederte, zweigeschossige Sichtbacksteinfassaden mit Segmentbogenfenstern und Brüstungsgesimsen im EG und im OG. Die Entlastungsbögen der Fenster und ein Kranzgesims sind mit roten Backsteinen hervorgehoben. Vier Hallen sind mit steilen, zwei mit fast flachen Satteldächern gedeckt, die alle von annähernd gebäudelangen Oberlichtern besetzt sind.

Montagehalle VIII (261AU03200)

Bei der Montagehalle VIII handelt es sich um den ersten Erweiterungsbau der Lokomotivreparaturwerkstätte, erstellt als Fortsetzung ihrer beiden südwestlichsten Hallen. Monochrome, sieben mal drei Achsen zählende Sichtbacksteinfassaden mit dekorativer Setzung der Backsteine bei den Einfassungen der Rundbogenfenster und beim giebelseitigen Ochsenauge sowie im Bereich des Dachgesimses, auf den Längsseiten gegliedert durch sich gegen oben verjüngende Kolossalpilaster. Dazwischen sowie auf der Schmalseite hohe rechteckige Fensterfronten, jeweils bekrönt von einem Thermenfenster. Kunststeinbrüstungen zwischen Rechteck- und den Thermenfenstern verdecken das Eisentragwerk für den Laufkran im Innern der Halle ab. Der einschiffige Bau ist mit einem von einem Oberlichtband besetzten Satteldach mit einem eisernen Tragwerk mit filigranen Zugstangen im Innern und offenen Dachuntersichten gedeckt.

Montagehalle IX (261AU03200)

Die Montagehalle IX ist die zweite Erweiterung der Lokomotivreparaturwerkstätte. Sie wurde gegenüber der Montagehalle VIII erstellt und mit dieser durch die Schiebebühne Lokomotivreparaturwerkstätte verbunden. Der fünf mal fünf Achsen zählende Eisenbetonskelettbau mit segmentbogenförmig gewölbtem Sheddach (bestehend aus Eisenbeton-Konoidschalen), zeigt auf allen drei sichtbaren Seiten verputzte Fassaden mit grossen, hochrechteckigen Fensterfronten,

die Stützen des Betonskeletts sind aussen grau gestrichen und dienen längsseitig als vertikale Gliederungselemente der Fassaden.

Wagenwerkstätte I (261AU03362)

Der grosse Eisenskelettbau mit zweifarbigen Sichtbacksteinfassaden gliedert sich in den eigentlichen Hallenbau und einen im SW (entlang der Werkstrasse) vorgelagerten Kopfbau, in dessen beiden Geschossen urspr. Handwerksbetriebe wie Sattlerei, Schreinerei usw. untergebracht waren. Er wird hauptsächlich durch einen Blendgiebel auf der Südostseite aus dem Gesamtkomplex hervorgehoben. Seine über 100 m lange Südwestfassade der Wagenwerkstätte I ist in zwei 18 Achsen zählende «Seitenflügel» und einen dreiachsigen Mittelrisalit unterteilt. Als Gliederungselemente dienen Kolossalpilaster und Brüstungsgesimse im EG und im OG. An den nordwestlichen und südöstlichen, immer noch über 80 m langen Schmalseiten der Wagenwerkstätte I gibt es jeweils zwölf hohe Fassadenöffnungen. Im NW sind es Einfahrtstore für die Wagen, im SO vorwiegend Fenster zur Belichtung der dahinterliegenden Schlosserei und Dreherei. Die Nordostfassade gegen das Gleisfeld entspricht in ihrer Gliederung der Südwestfassade, ist aber eingeschossig ausgebildet. Der Mittelrisalit ist hier eine von einem Gleis durchfahrene Vorhalle, eine weitere, längere und jüngere Vorhalle überdeckt einen Grossteil der linken «Seitenflügels». Entlastungsbögen sind auf allen Seiten in rotem Backstein ausgeführt und weisen grösstenteils Keilsteine auf. Jeweils zwei Hallenschiffe sind mit einem fast flachen Satteldach gedeckt. Die Dächer bestehen aus Hohlkörpern aus gebranntem Ton. Jeweils quer über den Firsten angeordnete Satteldach-Oberlichter dienen der Belichtung der Halle. Im SW führt eine gedeckte Passerelle über die Werkstrasse zum Speisehaus. Eine Schiebebühne in der Mitte der Halle wurde abgebrochen.

Wagenwerkstätte II (261AU00082)

Die Wagenwerkstätte II ist ebenfalls ein Eisenskelettbau und bildet ein kleineres Pendant zur Wagenwerkstätte I, hat allerdings keinen Kopfbau, sondern enthält im SW zwei Gleise mehr. So entsprechen die Südost- und Nordwestseite der Nordwestfassade der Wagenwerkstätte I, während die von Kolossalpilastern rhythmisierten Bahn- und Strassenfassaden je zehn grosse, von einem Entlastungsbogen aus rotem Sichtbackstein überwölbten Zwillingsfenster zeigen. Die Decke besteht aus vorgefertigten, armierten Beton-Hohlkörpern, darüber analog zur Wagenwerkstätte I quer zu den Firsten gestellte Satteldach-Oberlichter.

Allgemeine Abteilung mit Kesselhaus, Schmiede und Raddreherei (261AU03201)
Dreiteiliger Gebäudekomplex im Zentrum der Anlage: Von SW nach NO reihen sich die Raddreherei, die Schmiede und das Kesselhaus hintereinander auf. Die Raddreherei ist ein eingeschossiger, 13 langer und zwei Achsen tiefer, mit einem fast flachen Satteldach gedeckter Eisenskelettbau mit zweifarbigen Sichtbacksteinfassaden. Diese zeigen Segmentbogenfenster über Brüstungsgesimsen, Lisenen und ein daran anschliessendes, bandförmiges Kranzgesims, unterstrichen durch schmales Band aus rotem Backstein, der auch für die Entlastungsbögen mit Keilsteinen verwendet wurde. Quergestellte Oberlichter entsprechend denjenigen der Wagenwerkstätten. Die Schmiede ist ein die beiden anderen Hallen überragender Eisenskelettbau mit ebenfalls zweifarbigen Sichtbacksteinfassaden unter einem Satteldach. An den Giebelseiten grossflächige Verglasungen, auf dem First ist ein Oberlicht aufgesetzt. Vom Kesselhaus sind nur die 14-achsige Nordostfassade und die eiserne Satteldachkonstruktion erhalten. Urspr. beinhaltete der Bau Dampfkessel von Escher Wyss & Co. zum Antrieb vieler Apparate, Pumpen, Dampfhämmer usw. auf dem ganzen Areal. Beim Kesselhaus standen ausserdem ein Hochkamin und ein Härteofen.

Speisehaus (261AU03290)

Das Speisehaus besteht aus drei Baukörpern: Nach einem zweigeschossigen, mit einem fast flachen Satteldach gedeckten Bau mit dem Speisesaal im SO schliesst nordwestlich ein eingeschossiger, flach gedeckter, nur eine Achse langer Zwischenbau und danach ein zweigeschossiger Kopfbau unter einem Krüppelwalmdach an. Die Fassaden des zweigeschossigen, fast monochromen Sichtbacksteinbaus von vier mal acht Achsen gliedern sich horizontal in einen reich befensterten Kellersockel, darüber ein Gurtgesims, ein hohes EG und ein wesentlich niedrigeres OG, vertikal unterteilt durch Backsteinpilaster mit schmalem rotem Abschluss. Darüber dekorativ geschnittene Rafenköpfe. Im EG gibt es geohrte Fenstereinfassungen aus Naturstein, im OG grossflächige Verglasungen. Im UG befinden sich die Dusch- und Bäderanlagen, im EG urspr. ein Speisesaal (heute ein Restaurant), im OG befand sich der Modellsaal. Hier schliesst auch die Passerelle zur Wagenwerkstätte I an. Der Krüppelwalmdachbau im NW hat ebenfalls monochrome Sichtbacksteinfassaden, gegliedert durch Gurtgesimse über dem Kellersockel und über dem EG sowie eingefasst von Ecklisenen. Im EG und im OG hochrechteckige Einzel- oder Doppelfenster. Im Innern befanden sich im EG ein weiterer Speisesaal, in den OG eine Wohnung für die Familie eines

Verwalters, daneben gab es mehrere Bedienstetenzimmer. Der Eingang auf der Nordwestseite befindet sich im EG der zweiten Achse von links, die als Risalit ausgebildet ist.

Abortgebäude (261AU03364)

Eingeschossiger, monochromer Sichtbackstein-Kleinbau über längsrechteckigem Grundriss mit fast flachem Walmdach, durch einen hochliegenden Fensterkranz als Abortgebäude gekennzeichnet. Ein breites Sockelband, ein Brüstungsgesims, Ecklisenen und jeweils zwei Lisenen pro Längsseite gliedern die Fassaden. Die Eingänge befinden sich auf der Nordostseite.

Holztrocknerei (261AU03368)

Die Holztrocknerei besteht aus einem eingeschossigen Sichtbacksteinbau mit sehr hohem Kniestock im SO und einem auf der Nordwestseite angebauten Holzschuppen, beide unter einem mit eternitschindeln belegten Satteldach mit gemeinsamem First. Der Backsteinbau zeigt asymmetrisch gestaltete Fassaden mit Segmentbogenöffnungen und Lisenen sowie Entlastungsbögen aus rotem Backstein. Das Dach ist mit je zwei markanten Lukarnen pro Dachfläche besetzt und hat im SO ein verbrettertes Giebeldreieck oberhalb der Mittelpfetten. Die Pfetten- und Rafenköpfe zeigen Zierschnitte. Der Schopfanbau ist im EG verputzt, im Kniestock verbrettert, die Dachflächen sind geschlossen.

Absauganlage (261AUABSAUG00001)

Die Absauganlage beförderte Holzspäne aus der Schreinerei in der Wagenwerkstätte I über die Wagenwerkstätte II hinweg zum Sammeltrichter bei der Holztrocknerei, wo mit dem Material Trocknungsöfen geheizt wurden. Sie ragt an der Westecke der Wagenwerkstätte I in Form eines Rohrs aus dem Boden, überquert das Abortgebäude und die Wagenwerkstätte II, um bei der Holztrocknerei in den Sammeltrichter zu münden. Die Rohranlage ist mit filigranem Eisenfachwerk versteift und ruht zwischen den beiden Werkstattbauten auf einer Eisenfachwerkstütze.

Schiebebühne West (261AUSCHIEBE00001)

Die Schiebebühne mit Führerstand verbindet die beiden Wagenwerkstätten I und II untereinander sowie mit dem Gleisfeld im NO.

Schiebebühne Lokomotivreparaturwerkstätte (261AUSCHIEBE00002)

Die Schiebebühne ohne Führerstand fährt zwischen den Montagehallen VIII und IX bis zum nächsten querstehenden Bau im SO. Sie liegt an derselben Stelle wie die urspr. Schiebebühne, die aus der Lokomotivreparaturwerkstätte hinaus nach So bis zu den ehem. Abstellgleisen führte.

Schiebebühne Ost (261AUSCHIEBE00003)

Die kleine Schiebebühne ohne Führerstand liegt auf der Südostseite der Triebwagenhalle.

Drehscheibe (261AUDREH00001)

Die eingleisige Drehscheibe zwischen der Triebwagenhalle und der Montagehalle IX hat einen Durchmesser von 22 m. Das Stahldrehgestell trägt eine mit Metallgittern und Blechen belegte Fahrbahnplatte mit Gleis, beidseits einfache, gelb gestrichene Geländer. Die Drehscheibe verbindet das Gleisfeld einerseits mit der Schiebebühne Lokomotivreparaturwerkstätte und hat somit die Funktion, Lokomotiven ins oder aus dem Areal zu lenken, andererseits gibt es einen Anschluss zur Schiebebühne Ost und damit zur Triebwagenhalle (obwohl Triebwagen deutlich länger sind).

Triebwagenhalle (261AU00878)

Der mit Durisol-Platten verkleidete Stahlskelettbau mit Stirnfassaden aus Sichtbeton enthält zwei unterschiedlich lange Hallenschiffe, von denen das längere drei, das kürzere zwei Gleise enthält. Belichtung durch ein grossflächig verglastes, 13-teiliges Sheddach.

Holzlagerschuppen, sogenannte «Elsässer Halle» (261AU01231)

Der Holzlagerschuppen besteht aus drei Teilen: demjenigen mit Sichtbacksteinfassaden an der Hohlstrasse, dem 1944 erstellten Zwischenbau und dem «Baumann'schen Schuppen» im NO. Beim Sichtbacksteinbau handelt es sich um eine 3 × 15 Achsen zählende, gleisseitig urspr. offene Gebäudehülle mit übereinanderliegenden Segmentbogenöffnungen, Lisenen und hohem Satteldach. Im Innern verbirgt sich die sogenannte «Elsässer Halle», eine hier Eisen-Holz-Konstruktion: Gusseisenkonsolen mit Rosettenmotiven tragen den eisernen Dachstuhl mit filigranen Eisenzugstangen. Die Dachkonstruktion ruht auf Holzstützen und wird durch hölzerne Hängesäulen und doppelte Bundbalken stabilisiert. Die nordostseitige Stützenreihe wurde durch Betonstützen ersetzt. Der Zwischenbau ruht südwestseitig auf denselben Betonstützen und beherbergte urspr. einen Laufkran. Der «Baumann'sche Schuppen»: ist eine bretterschalte Fachwerkkonstruktion aus kräftigen Stützen mit schräg aufsteigenden Zangen und von Bügen getragenen Bundbalken unter einem stehenden Dachstuhl mit Hängesäulen an First- und Mittelpfetten.

Freiraum und Einfriedung (261AUUMGEBU00001)

Zwischen den Gebäuden öffnen sich vielerorts grosszügige, funktional bedingte Plätze, die hauptsächlich von der langen, mit einem Gleis ausgestatteten Werkstrasse her erschlossen sind. Diese führt von den Lokomotivreparaturwerkstätten im SO bis zur Holzrocknerei, urspr. sogar bis zum Holzlagerschuppen im NW. Das Werkgleis ist erhalten. Die Plätze wurden als Lagerplätze und für den Materialaustausch zwischen verschiedenen Werkgebäuden genutzt (z. B. für die Lagerung und Sortierung von Schmiedestücken, Aufstellung von Radsätzen und Radreifen usw.), später auch für die Weichenmontage. Die Plätze, auf denen die Schiebebühnen verkehren sowie der Platz um die Drehscheibe sind grasbewachsen und teilweise abgesenkt. Die grösstenteils bauzeitlich erhaltene Einfriedung zur etwas höher gelegenen Hohlstrasse hin besteht im SO aus einer grasbewachsenen und baumbestandenen Böschung, ab Höhe Montagehalle VIII aus einer Sockelmauer. Darauf steht ein Eisenstaketenzaun zwischen Eisenpfosten. Nach einem Unterbruch durch das Verwaltungsgebäude, das Magazingebäude und das Portierhaus, in deren Bereich die Bauten das Areal zur Strasse abgrenzen, erscheint der Zaun erneut und hinter ihm ein schmaler Grünstreifen. Nordwestlich des Speisehauses, wo sich eine jüngere Autowaschanlage befindet, fehlt der Zaun, der Sockel und die Pfosten stehen allerdings noch am Trottoirrand. Danach folgt erneut ein Abschnitt in bauzeitlichem Zustand bis zum Ende des Areals im NW des Holzlagerschuppens auf Höhe der Flurstrasse.

Baugeschichtliche Daten

- | | |
|------------|--|
| 1860 | Bau des Holzlagerschuppens, der «Elsässer Halle» (261AU01231) als eine der zwei Bahnhofhallen des ehem. Centralbahnhofs in Basel, Bauherrschaft: Schweizerische Centralbahn SCB |
| 1893 | Erwerb des Areals durch die Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB, um hier einerseits Schotter zu gewinnen, andererseits, um die «Hauptwerkstätte» mit verschiedenen, dazugehörigen Anlagen zu erstellen; nicht realisiert |
| 01.01.1902 | Übernahme der Privatbahnen durch den Bund und Gründung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB |
| 1902 | Abbruch der beiden Bahnhofhallen in Basel |
| ab 1902 | Neuplanung der Hauptwerkstätten, Architekt: Gustav Wülfke |
| ab 1904 | Nach dem Tod Wülfkes Übergang der Projektleitung an Alexander Legany und Heinrich Eusebius Mezger |
| 1905 | Bewilligung für den Neubau der Werkstätten durch den Verwaltungsrat der SBB |
| 1905–1910 | Erstellung der ersten Bauten auf dem Areal, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB; des Verwaltungsgebäudes, des Magazingebäudes und des Portierhauses (261AU03103) sowie des Abortgebäudes (261AU03364), Architekt: Hans Müller; der Lokomotivreparaturwerkstätte (261AU03200) und der Allgemeinen Abteilung mit Kesselhaus, Schmiede und Raddreherei (261AU03201), Hersteller: Alb. Buss & Cie.; Wiederaufbau einer der ehem. Basler Bahnhofhallen als Holzlagerschuppen, sogenannte «Elsässer Halle» mit zusätzlichen Sichtbacksteinfassaden, Architekt: Rudolf Ludwig Maring |
| 1909–1910 | Bau der elektrischen Zentrale (261AU03361), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB |
| 1909–1911 | Bau der Schiebebühne West (261AUSCHIEBE00001), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Hersteller: Windhoff Bahn- und Anlagentechnik GmbH |
| 1911 | Bau des Speisehauses (261AU03290), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB; Inbetriebnahme der Holzrocknerei (261AU03368), Ingenieur: Fritz Wunderli; Inbetriebnahme der Wagenwerkstätten I (261AU03362) und II (261AU00082) mit Absauganlage (261AUABSAUG00001), Hersteller: Maillart & Cie; |
| 1913–1914 | Versetzen des nordöstlichen Teils des Holzlagerschuppens, des sogenannten «Baumann'schen Schuppens» von der Geroldstrasse in das Areal der Hauptwerkstätten |
| 1920–1923 | Bau der Montagehalle VIII (261AU03200) Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Hersteller: Conrad Zschokke AG |
| 1922–1923 | Bau der Schiebebühne Lokomotivreparaturwerkstätte (261AUSCHIEBE00002), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Hersteller: Windhoff Bahn- und Anlagentechnik GmbH |
| 1946 | Umbau der Elektrischen Zentrale zur Spenglerei |
| 1951–1953 | Bau der Montagehalle IX (261AU03200), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB |

1953–1954	Aufstockung des Magazingebäudes, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekten: Geilinger & Co. (o. A. – o. A.)
1963–1968	Bau der Triebwagenhalle (261AU00878), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekt: J. W. Huber, Hersteller: Emch+Berger
1967–1969	Bau der Schiebebühne Ost (261AUSCHIEBE00003), Hersteller: Atelier de Constructions Mécaniques de Vevey S. A.; Erstellung der Drehscheibe (261AUDREH00001) anstelle einer kleineren an der Nordecke der Lokomotivreparaturwerkstätte, Hersteller: Bell & Cie.
1970	Überdecken des Durchgangs zwischen dem Verwaltungs- und dem Magazingebäude durch einen zweigeschossigen Zwischenbau
1974	Abbruch des Hochkamins beim Kesselhaus
1981	Umbau des Kesselhauses zur Spenglerei
nach 2002	Abbruch der inneren Schiebebühne in der Wagenwerkstätte I, Bauherrschaft: SBB AG
2012–2014	Abbruch der Schlosserei- und Drehereihalle (ehem. nordöstlichste Halle der Lokomotivreparaturwerkstätte), Bauherrschaft: SBB AG

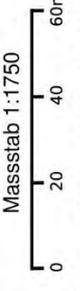
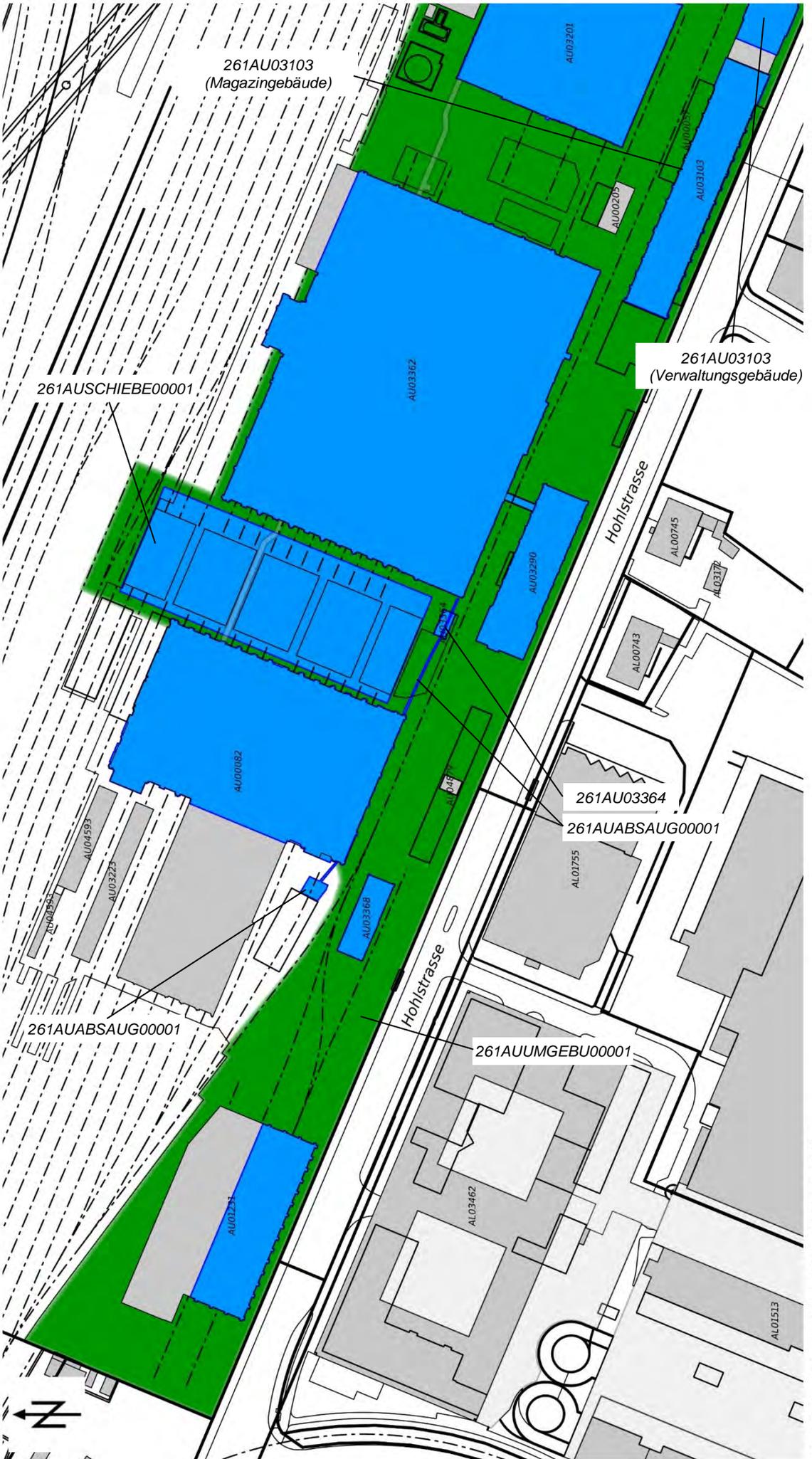
Literatur und Quellen

- Alfred Ryffel, Ein Rundgang durch die neuen Werkstätten der S. B. B. in Zürich, in: Zürcher Wochenchronik, 1911, S. 313–316 und 325–328.
- Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Archiv SBB.
- Denkmalpflege-Kommission des Kantons Zürich, Gutachten 21-2017, 06.03.2018, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Denkmalpflegerisches Gutachten, Abklärung der Schutzwürdigkeit, Hohlstrasse 366ff. – SBB Hauptwerkstätten Zürich, bearbeitet von Stadt Zürich, Amt für Städtebau, 16.08.2017, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Freiherr Victor von Röll, Werkstätten, in: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens in zehn Bänden (Band 10), Wien 1923, S. 324–356.
- Hans-Peter Bärtschi, Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau. Die Entwicklung des Zürcher Industrie- und Arbeiterstadtteils Aussersihl. Ein vergleichender Beitrag zur Architektur- und Technikgeschichte, Basel 1983, S. 210–215, 462 und 484.
- O. A., Abklärung der Schutzwürdigkeit. Hohlstrasse 366 ff. – SBB Hauptwerkstätten Zürich (denkmalpflegerisches Gutachten) hg. von Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Denkmalpflege, 16.08.2017, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- O. A., Bahnhof-Umbau in Zürich, in: Schweizerische Bauzeitung, 1896, Nr. 7, S. 60.
- O. A., Der Hauptbahnhof Zürich und die neuen Reparaturwerkstätten der Schweizerischen Nordostbahn, in: Schweizerische Bauzeitung, 1901, Nr. 20, S. 214–217.
- O. A., Die neuen Werkstätten der S. B. B. in Zürich, in: Schweizerische Bauzeitung, 1905, Nr. 13, S. 163–165.
- O. A., Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1909, in: Schweizerische Bauzeitung, 1910, Nr. 19, S. 253.
- O. A., Die Zürcher Bahnhoffrage, in: Schweizerische Bauzeitung, 1895, Nr. 1, S. 3–6 sowie Nr. 2, S. 10–15.
- O. A., Umbau des Bahnhofes Zürich, in: Schweizerische Bauzeitung, 1896, Nr. 1, S. 3.
- O. A., Zur Zürcher Bahnhoffrage, in: Schweizerische Bauzeitung, 1898, Nr. 20, S. 157–159.
- O. A.: G. Wülfke (Nekrolog), in: Schweizerische Bauzeitung, 1904, Nr. 8, S. 95.
- SBB-Gebäude Zürich. Gleisraum Langstrasse bis Bahnhof Altstetten. Spezialinventar, hg. von Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Archäologie und Denkmalpflege, Zürich 2005, S. 60–83.



Kanton Zürich
GIS-Browser (<http://maps.zh.ch>)

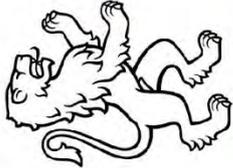
Inventarrevision Denkmalpflege



Zentrum: [2680182.33, 1249090.07]

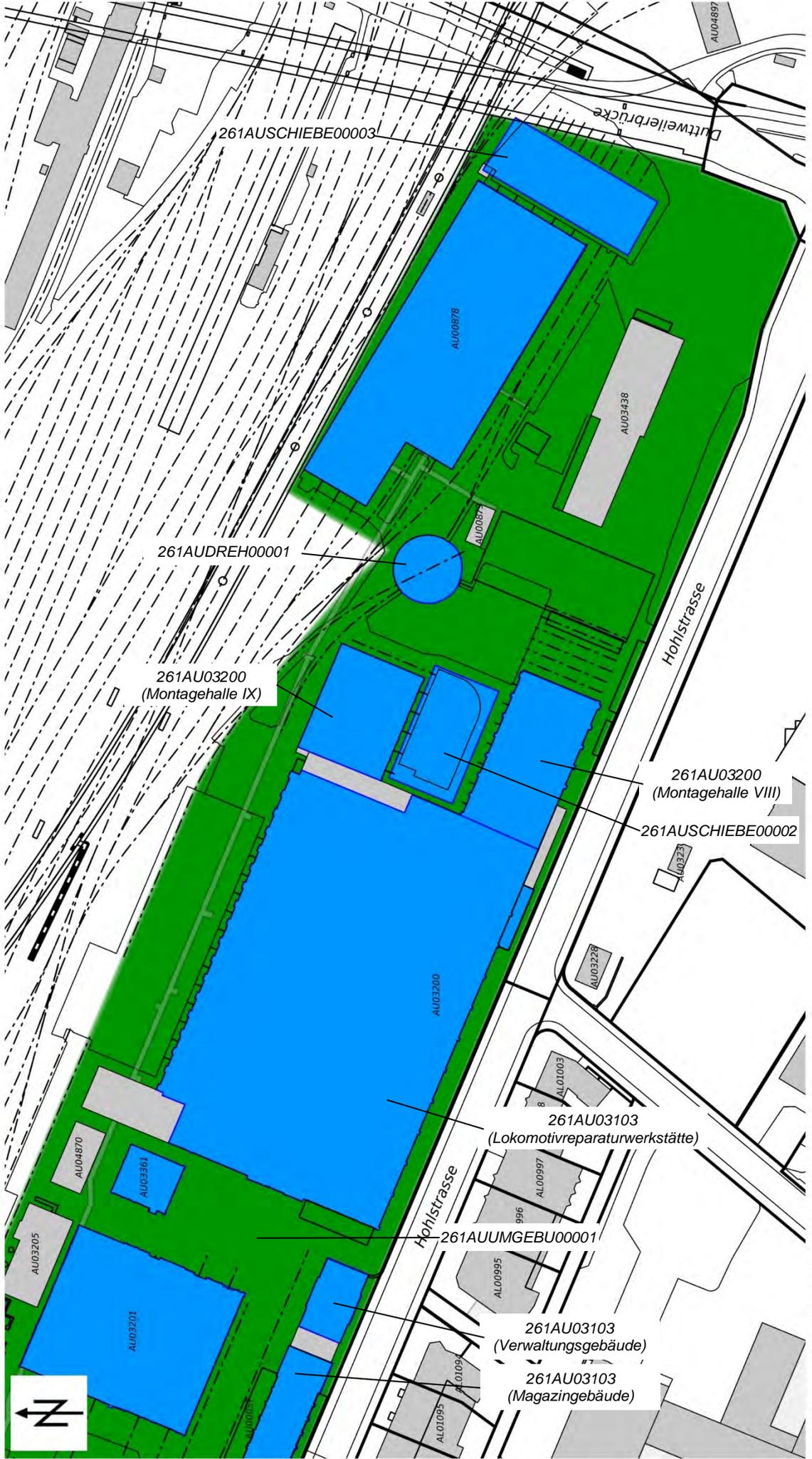
© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 18:13:02

Diese Karte stellt einen Zusammenzug von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventaröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.



Kanton Zürich
GIS-Browser (<http://maps.zh.ch>)

Inventarrevision Denkmalpflege



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 18:14:09

Diese Karte stellt einen Zusammenschau von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzzwecks zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.



Hauptwerkstätten, Verwaltungsgebäude (261AU03103), Ansicht von NO, rechts der zweigeschossige Verbindungsgang zum Magazingebäude und Portierhaus (261AU03103), 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_11).



Hauptwerkstätten, Magazingebäude und Portierhaus (261AU03103), Ansicht von O, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_12).



Hauptwerkstätten, Magazingebäude und Portierhaus (261AU03103),
Magazingebäude, Lagerraum im OG, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_14).



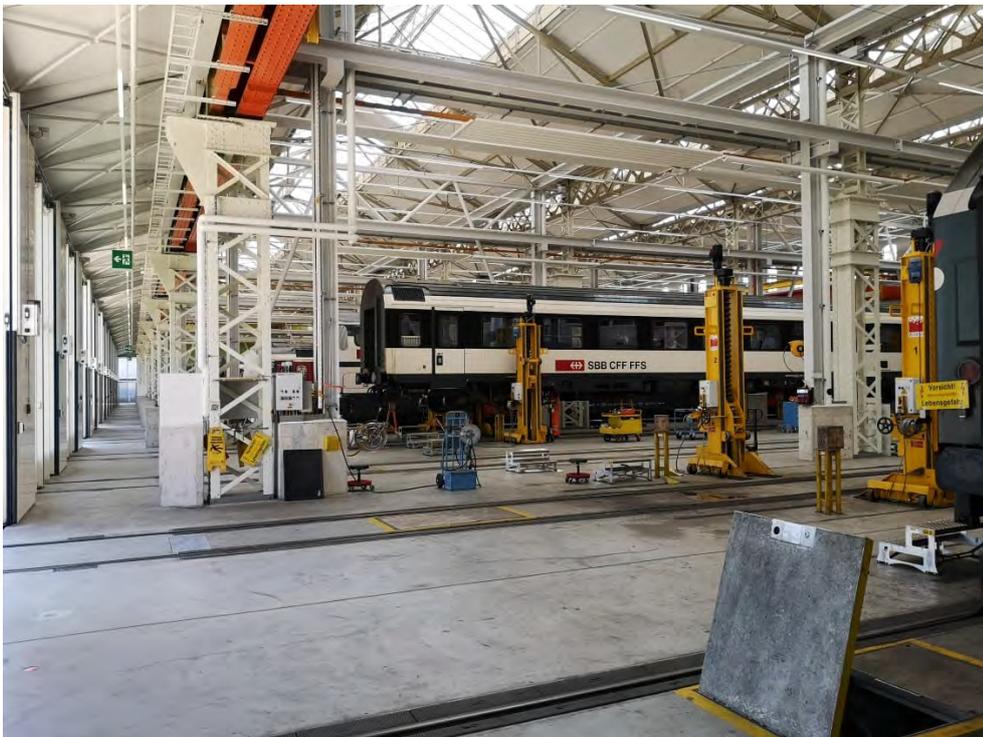
Hauptwerkstätten, Elektrische Zentrale (261AU03361), Ansicht von O,
17.07.2019 (Bild Nr. D101369_26).



Hauptwerkstätten, Lokomotivreparaturwerkstätte (261AU03200),
Südwestfassade, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_16).



Hauptwerkstätten, Lokomotivreparaturwerkstätte (261AU03200), Inneres,
ehem. Schiebepöhlenhalle, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_17).



Hauptwerkstätten, Lokomotivreparaturwerkstätte (261AU03200), Inneres, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_43).



Hauptwerkstätten, Montagehalle VIII (261AU03200), Ansicht von S, davor die bauzeitlich erhaltene Einfriedung des Areals (261AUUMGEBU00001), 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_18).



Hauptwerkstätten, Montagehalle VIII (261AU03200), Inneres mit Kranbahn, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_19).



Hauptwerkstätten, Montagehalle IX (261AU03200), Ansicht von O, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_20).



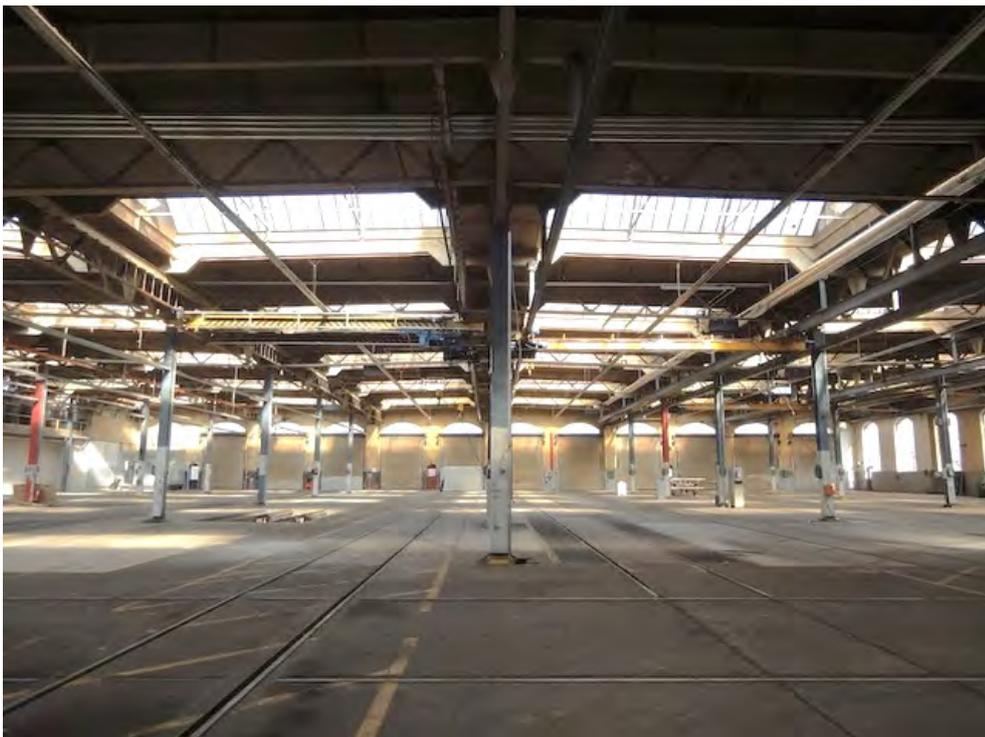
Hauptwerkstätten, Montagehalle IX (261AU03200), Decke aus Eisenbeton-Konoidschalen, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_21).



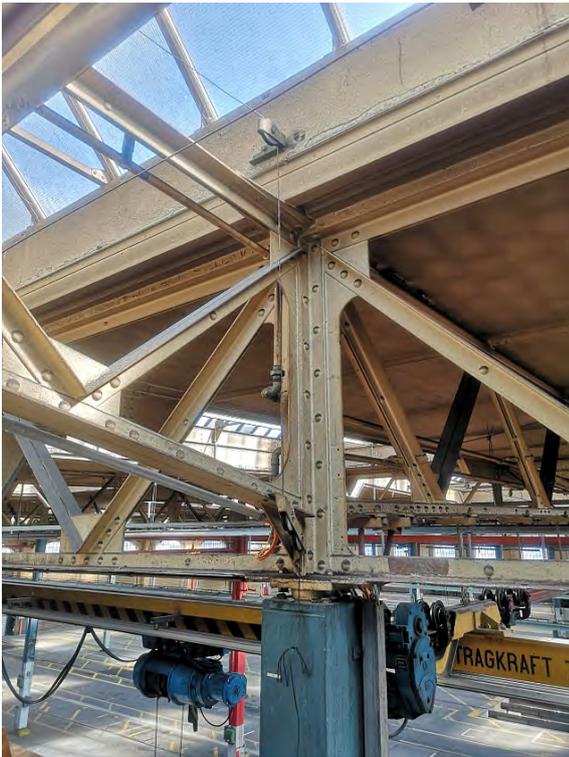
Hauptwerkstätten, Wagenwerkstätte I (261AU03362), Ansicht von S, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_27).



Hauptwerkstätten, Wagenwerkstätte I (261AU03362), Südwestfassade mit Passerelle zum Speisehaus (261AU03290) über der Werkstrasse (261AUUMGEBU00001), 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_28).



Hauptwerkstätten, Wagenwerkstätte I (261AU03362), Reparaturhalle, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_29).



Hauptwerkstätten, Wagenwerkstätte I (261AU03362), Dachkonstruktion (Detail), 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_29).



Hauptwerkstätten, Wagenwerkstätte II (261AU00082), Südwestfassade, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_03).



Hauptwerkstätten, Wagenwerkstätte II (261AU00082), Südostfassade, davor die Schiebebühne West (261AUSCHIEBE00001), 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_04).



Hauptwerkstätten, Allgemeine Abteilung mit Kesselhaus, Schmiede und Raddreherei (261AU03201), Ansicht von W, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_22).



Hauptwerkstätten, Speisehaus (261AU03290), Südostfassade, 17.07.2019
(Bild Nr. D101369_24).



Hauptwerkstätten, Speisehaus (261AU03290), Nordostfassade, 17.07.2019
(Bild Nr. D101369_25).



Hauptwerkstätten, Speisehaus (261AU03290), Duschen, ehem. Bäder im UG, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_41).



Hauptwerkstätten, Abortgebäude (261AU03364), Ansicht von S, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_30).



Hauptwerkstätten, Holzrocknerei (261AU03368), Ansicht von O, 17.07.2019
(Bild Nr. D101369_31).



Hauptwerkstätten, Holzrocknerei (261AU03368), Lagerraum im OG,
17.07.2019 (Bild Nr. D101369_32).



Hauptwerkstätten, Absauganlage (261AUABSAUG00001) an der Westecke der Wagenwerkstätte I (261AU03362), links das Abortgebäude (261AU03364), 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_33).



Hauptwerkstätten, Absauganlage (261AUABSAUG00001), Eisenfachwerkstütze, im Vordergrund das Abortgebäude (261AU03364), Ansicht von S, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_34).



Hauptwerkstätten, Schiebebühne West (261AUSCHIEBE00001) zwischen den Wagenwerkstätten I (261AU03362) und II (261AU00082), Ansicht von SW, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_35).



Hauptwerkstätten, Schiebebühne West (261AUSCHIEBE00001), 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_42).



Hauptwerkstätten, Schiebebühne Lokomotivreparaturwerkstätte (261AU03200) zwischen den Montagehallen VIII, rechts (261AU03200) und IX (261AU03200), links, Ansicht von NW, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_36).



Hauptwerkstätten, Drehscheibe (261AUDREH00001), dahinter die Triebwagenhalle (261AU00878), Ansicht von SW, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_05).



Hauptwerkstätten, Triebwagenhalle (261AU00878), davor die Schiebebühne Ost (261AUSCHIEBE00003), Ansicht von S, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_06).



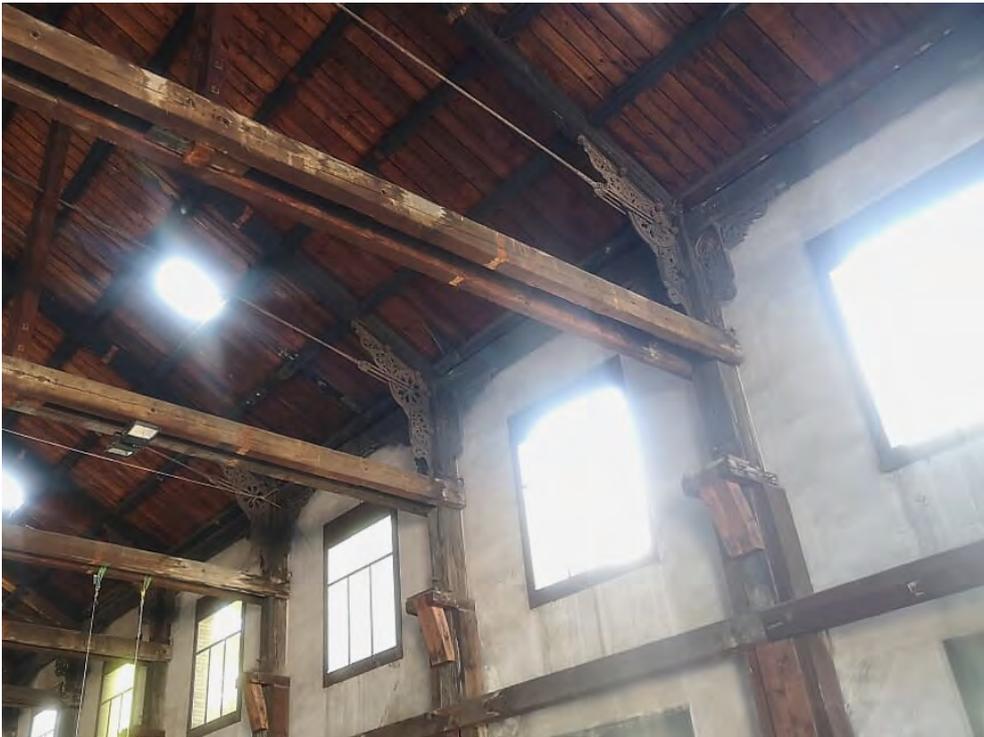
Hauptwerkstätten, Triebwagenhalle (261AU00878), Inneres, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_07).



Hauptwerkstätten, Holzlagerschuppen, sogenannte «Elsässer Halle» (261AU01231) mit Sichtbacksteinfassade (links), Verbindungsbau und sogenannter «Baumann'scher Schuppen» (rechts), Ansicht von SO, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_08).



Hauptwerkstätten, Holzlagerschuppen, sogenannte «Elsässer Halle» (261AU01231), Dachstuhl von 1860, 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_09).



Hauptwerkstätten, Holzlagerschuppen, sogenannte «Elsässer Halle» (261AU01231), Dachstuhl von 1860 (Detail), 17.07.2019 (Bild Nr. D101369_44).



Hauptwerkstätten, Freiraum und Einfriedung (261AUUMGEBU00001), Werkstrasse, Ansicht von NW (Bild Nr. D101369_37).

«Depot F»

Gemeinde
Zürich

Bezirk
Zürich

Quartier
Aussersihl

Planungsregion
Zürich

Adresse(n) Remisenstrasse 15, 15b, 15 bei, 17, 17 bei, 20 bei und 31
 Bauherrschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB
 Schweizerische Nordostbahn NOB
 ArchitektIn Max Vogt (1925–2019)
 Vital Kirchen (1855–1905)
 Weitere Personen
 Baujahr(e) 1899–1982
 Einstufung kantonal
 Ortsbild überkommunal nein
 ISOS national ja
 KGS nein
 KGS Nr. –
 Datum Inventarblatt 07.01.2020 Melanie Wyrsh, Raphael Sollberger, Ruedi Weidmann

Objekt-Nr.	Festsetzung Inventar	Bestehende Schutzmassnahmen
261AU00630	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AU02834	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUKRAN02834-1	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUKRAN02834-2	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUKRAN02834-3	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUUNTERF00934	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUWASCH02834	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–

Schutzbegründung

Die 1899 von der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft NOB erstellte Lokomotivremise mit der Bezeichnung «Depot F» ist dank ihrer architektonischen und bautechnischen Qualität und der gut erhaltenen historischen Substanz ein herausragender Zeuge sowohl der Technik- und Architekturgeschichte als auch der Verkehrs- und Betriebsgeschichte der Eisenbahnen. Der Bau des «Depots F» durch den NOB-Architekten Vital Kirchen war die letzte grössere Investition der NOB vor der Verstaatlichung der Privatbahnen. Die steigende Anzahl an Dampflokomotiven infolge der Verkehrszunahme erforderte ein neues Depotgebäude, welches die ältere Remise im Gebiet der heutigen Sihlpost (Europaallee 1a u. a.; 261AU04080) ergänzte.

Das Hauptgebäude (261AU02834) mitsamt seinen architektonisch sorgfältig konzipierten Anbauten und den technischen Installationen im Freien ist ein herausragender architektur- und technikgeschichtlicher Zeuge. Die Berechnung der filigranen Dachkonstruktion des Hauptgebäudes mittels grafischer Statik galt zur Bauzeit als Pionierleistung. Die Verlängerung des Baus auf der Westseite zeugt von der Modernisierung der Eisenbahn in der Nachkriegszeit und vom technischen Fortschritt im Hallenbau. Im Hauptgebäude befindet sich zudem die schweizweit letzte noch in Betrieb stehende Radsatzwaage für Lokomotiven. Auf dem Vorplatz veranschaulichen zwei Schwenkkräne (261AUKRAN02834-1, 261AUKRAN02834-2) und ein betriebsfähiger, vollständig erhaltener Wasserkran (261AUKRAN02834-3) die Betriebsabläufe im «Depot F» zur Zeit des Dampfbetriebs und sind damit von technikhistorischem Wert. Die Waschanlage (261AUWASCH02834) ist als intakte Einrichtung zur Pflege von historischen Loks und Wagen, als Zeuge von historischen Betriebsabläufen und als funktionaler Teil des Ensembles ebenfalls erhaltenswert. Zum Ensemble gehören ausserdem zwei vom SBB-Architekten Max Vogt entworfene Bauten aus den 1980er Jahren: das Rangierstellwerk an der Ostfassade und das Stellwerk westlich des Hauptgebäudes (261AU00630). Diese Einrichtungen sind nicht nur von hoher architektonischer



Qualität und zeugen von der Modernisierung der Bahntechnik, sie sind auch wichtig für das technische Funktionieren des Ensembles.

Ein besonderer Zeuge der Betriebsabläufe im Vorbahnhof sowie der Zürcher Stadtentwicklung ist die «Personenunterführung Neufrankengasse» (261AUUNTERF00934). Die Rampe zur Aussersihler Viaduktanlage und die Gleise der linksufrigen Seebahn trennten das «Depot F» von Anfang an vom Siedlungsgebiet ab. Wegen der vielen Bahnangestellten und Lokführer, die das Depot durch Fussgängertunnels und über die Brücke über das Verbindungsgleis Wiedikon–Altstetten erreichten, war die «Insel» im Gleisfeld dennoch von Beginn an eng mit den Aussersihler Wohnquartieren verbunden. Mit dem Bau des Güterbahnhofs an der Hohlstrasse im Jahr 1897 und des «Depots F» wurden viele Arbeitsplätze vom Hauptbahnhof nach Westen verlagert und zusätzliche Stellen geschaffen. Dies beförderte den Bau von spekulativen Mietwohnhäusern im Langstrassenquartier. An der Neufrankengasse, der Gamperstrasse und der Schöneeggstrasse, wo Mehrfamilienhäuser, Werkstatt-, Fuhrhaltere- und Lagergebäude erhalten sind und von den Wohn- und Arbeitsbedingungen der Bahnangestellten und Arbeiterfamilien um 1900 zeugen, ist dieser städtebauliche und sozialgeschichtliche Bezug zum «Depot F» noch heute nachvollziehbar. Das «Depot F» ist nach dem Abbruch des Güterbahnhofs der einzige verbleibende Kernbau dieser städtischen Entwicklungsphase und damit auch ein wichtiger wirtschafts- und sozialhistorischer Zeuge.

Schutzzweck

Erhaltung der gewachsenen Gesamtanlage. Erhaltung der gewachsenen Substanz der einzelnen Bauten und Anlagen des Ensembles mitsamt ihren inneren und äusseren historischen Ausstattungselementen und Oberflächen.

Kurzbeschreibung

Situation/Umgebung

Das Ensemble liegt seitlich eingebettet im Gleisfeld zwischen der Hardbrücke im NW und der Langstrassenunterführung im SO. In diesem Bereich zweigen vom Hauptgleisstrang Zürich–Baden nach N die Strecke nach Wipkingen und nach S die Strecke nach Wiedikon ab. Das Hauptgebäude «Depot F» (261AU02834) steht parallel zum Gleisfeld und wird im S vom Erddamm Vorbahnhof (Remisenstrasse 15 bei; 261AUDAMM00001) sowie von der Durchmesserlinie umkurvt. Es ist über Gleisfächer (im W urspr. über eine Drehscheibe) erschlossen. Die Personenunterführung Neufrankengasse (261AUUNTERF00934) im SO des Areals verbindet dieses mit dem Langstrassenquartier. Eine zweite Personenunterführung (Neugasse 111 bei; 261AUUNTERF00933) verbindet das «Depot F» mit der nördlich am Gleisfeld gelegenen «Lokomotivremise G» (Neugasse 145 u. a.; 261AU04007 u. a.).

Objektbeschreibung

Hauptgebäude «Depot F» (261AU02834)

Die rechteckige Halle mit sieben Gleisen für insg. rund 50 Lokomotiven und einer Schiebebühne besteht aus massiven Aussenmauern aus rotem Backstein mit gelb verputzten Ausfachungen. Fensterfassungen und Gesimse sind aus Granit. Acht Giebeldächer quer zur Gleisrichtung werden von Gusseisenstützen und leichten Fachwerkbindern mit Zugstangen getragen. Die Dächer sind mit Wellblech gedeckt und tragen Oberlichtbänder auf den Giebeln. Der vierte Quergiebel ist über die Seitenwände hinaus verlängert und deckt die Verschiebebühne. Auf der Südseite unterbricht er mittig den an die Längsseite des Gebäudes angebauten schmalen, zweistöckigen Diensttrakt mit 24 Fensterachsen. Dieser Trakt enthielt Werkstätten, Büros, Speise-, Wasch- und Aufenthaltsräume für das Personal, Schlafzimmer für Lokführer, die Wohnung des Depot-Chefs und im Keller Lager für Ersatzteile und Brennstoffe. Seine einstöckige, dreiaxige Verbreiterung gegen Westen ist eine spätere Einhausung des Querkanals unter den ersten zwei Hallengleisen, durch welchen reparaturbedürftige Achsen mittels hydraulischer, drehbarer Absenklifte in die Werkstatt gebracht wurden. Der bis heute als Lokremise genutzte Bau enthält viel Originalsubstanz, obwohl die Anlagen für den Dampfbetrieb (Kamine, Wasserversorgung) und die Gasbeleuchtung ausgebaut und einige Gusseisenstützen durch Stützen aus Profilstahl ersetzt wurden.

Die Erweiterung des Hauptgebäudes im W um zwei Lokstände pro Gleis ist eine schlichte Konstruktion aus verschraubten Stahlprofilen mit Flachdach, das drei grosse, flache, rundum mit stehenden Fensterchen verglaste Laternen trägt. Die Seitenwände bestehen aus je einem grossen, fein unterteilten Fenster und Ausfachungen aus Leichtbauelementen (oder verputztem Backstein). Dieser Anbau ist weitgehend im Originalzustand erhalten.

Ein an die Ostfassade neben die Einfahrtstore angebautes kleines Rangierstellwerk, entworfen von SBB-Architekt Max Vogt, regelte den Verkehr auf den östlichen Zufahrtgleisen zum «Depot F». Eine an die Fassade geschobene Betonmauer trägt eine vorkragende Dachplatte aus Beton. Dieses «T» ist mit einer Schalung aus ungehobelten Einzelbrettern und mit scharfen Kanten betoniert. Die südliche Hälfte dient als Vordach einer kleinen Eingangstür zum Depot, unter die nördliche Hälfte ist die mit massivem Stahlblech verkleidete und einem Eckfenster versehene Stellwerkkabine geschoben.

Personenunterführung Neufrankengasse (261AUUNTERF00934)

Die Personenunterführung liegt im SO des «Depots F» und verbindet das Areal mit der Neufrankengasse. Durch diese Unterführung gingen die im Langstrassenquartier wohnenden Depot-Angestellten täglich zur Arbeit.

Schwenkhebekran Ost (261AUKRAN02834-1) und Schwenkhebekran West (261AUKRAN02834-2)

An der Südfassade des Hauptgebäudes «Depot F» sind zwei kleine, hellblau gestrichene Schwenkhebekräne aus genieteten Stahlprofilen montiert. Sie stehen jeweils neben einem Kellerschacht. Mit ihnen konnten im Handbetrieb schwere Lasten von Fuhrwerken oder Lastwagen in die Vorratsräume im Keller befördert werden.

Wasserkran (261AUKRAN02834-3)

Auf dem südlichen Vorplatz des Hauptgebäudes «Depot F» steht ein Wasserkran zum Befüllen von Dampfloks. Er ist betriebsfähig und wird nach wie vor zum Befüllen von Museumsloks verwendet. Die Handkurbel zum Schwenken und der Hahn samt Kette zum Öffnen sind vorhanden, ebenso das urspr. von einer Öllampe illuminierte Leuchtsignal auf dem Wasserrohr zum Sperren des Gleises während der Befüllung. Im Hauptgebäude standen bis zur Elektrifizierung mehrere Wasserkräne, ebenso am Gleis entlang der Nordseite im Freien, wo über mehreren Putzgruben das staubige Reinigen der Rauchkammern und Aschekasten stattfand.

Waschanlage (261AUWASCH02834)

Die einfache Freiluftanlage zum Reinigen von Schienenfahrzeugen auf dem südlichen Vorplatz des Hauptgebäudes «Depot F» entstand möglicherweise, als die Dampfloks aus dem Hauptgebäude «Depot F» verbannt wurden, vermutlich bei dessen Verlängerung nach Westen 1954. Das von einer mit Gitterrosten gedeckten Auffanggrube umgebene Häuschen ist aus Kalksandsteinen gemauert und mit einem Pultdach aus einer Betonplatte gedeckt. Es ist mit diversen Kästen und Öffnungen aus dunkelrot gestrichenem Blech, Wasserschlauch, Warnhorn und Neonleuchten ausgestattet. Die Waschanlage wird zur Reinigung von Dampfloks und anderem historischem Rollmaterial verwendet.

Stellwerk (261AU00630)

Das Stellwerk regelt den Betrieb auf der Gleisgruppe des «Depot F». Das gelb verputzte EG trägt ein teilweise auskragendes, mit dunkelrotem Trapezblech verkleidetes OG. Die Farben nehmen Bezug auf das Hauptgebäude «Depot F». Der schlichte Bau trägt die Handschrift des SBB-Architekten Max Vogt, der auch bei anderen Dienstgebäuden im Hauptbahnhof farbiges Profilblech einsetzte, z. B. dunkelblaues Blech bei zwei zweistöckigen Bürobauten an der Lagerstrasse, die der Europaallee wichen.

Baugeschichtliche Daten

- | | |
|---------|---|
| 1899 | Bau der Lokremise, heute Hauptgebäude «Depot F» (261AU02834), Bauherrschaft: Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB, Architekt: Vital Kirchen; vermutlich Bau des Wasserkrans (261AUKRAN02834) |
| um 1900 | Bau der Personenunterführung Neufrankengasse (261AUUNTERF00934), Bauherrschaft: Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB |
| 1901 | Installation des Schwenkhebekrans Ost (261AUKRAN02834-1) |
| 1905 | Verlängerung des vierten Quergiebel des Hauptgebäudes gegen S für den Einbau einer Achsdruckwaage, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB |
| 1938 | Installation des Schwenkhebekrans West (261AUKRAN02834-2), |
| um 1954 | Verlängerung des Hauptgebäudes gegen W, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB |
| um 1954 | Bau der Waschanlage (261AUWASCH02834), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB |
| 1962 | Anbau des Rangierstellwerks an die Ostfassade des Hauptgebäudes, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekt: Max Vogt |
| um 1982 | Bau des Stellwerks (261AU00630), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekt: Max Vogt |

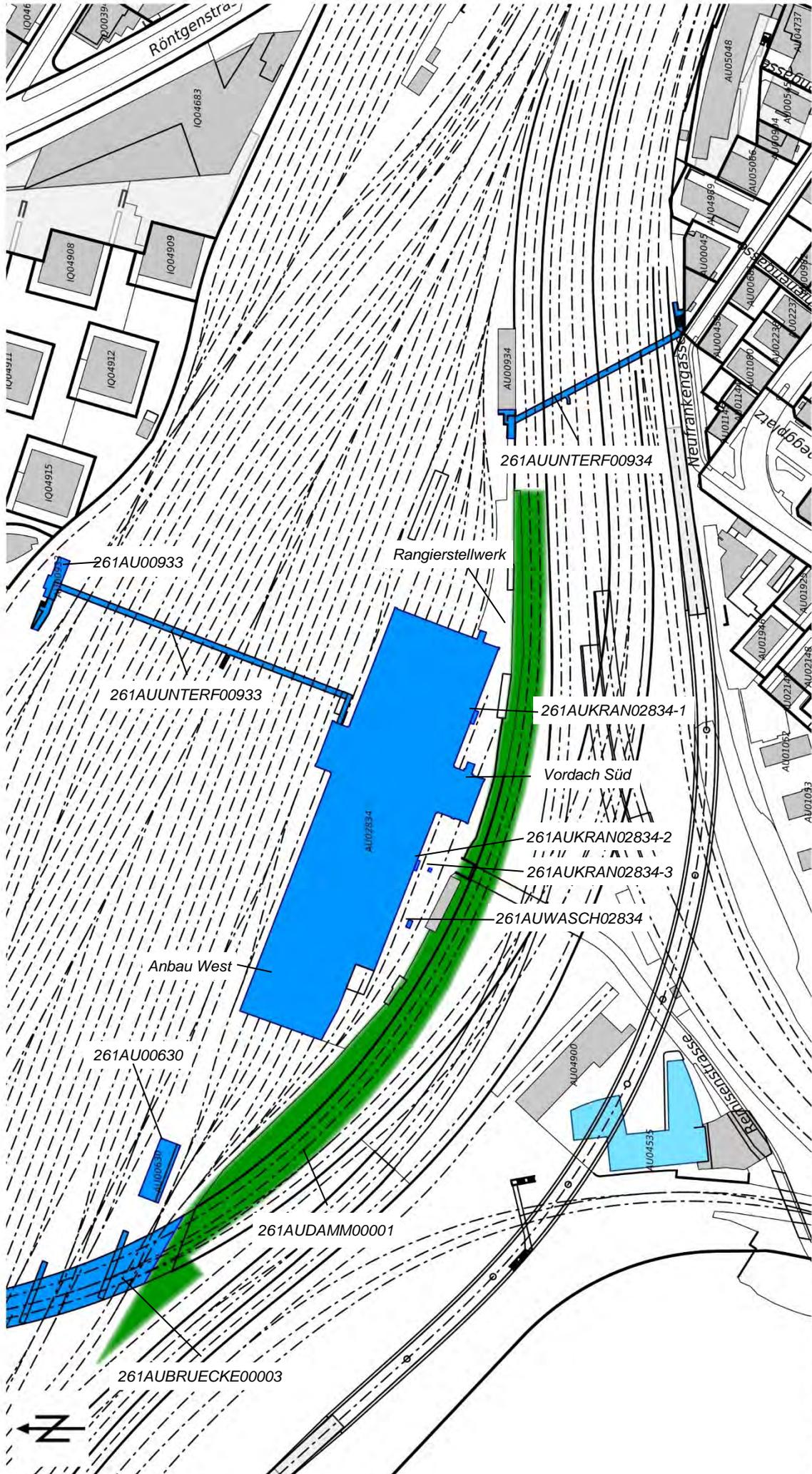
Literatur und Quellen

- E. Egger, Die neue Lokomotiv-Remiseanlage der Schweiz. Nordostbahn in Zürich, in: Schweizerische Bauzeitung, 1900, Bd. 35/36, Nr. 14, S. 143–145.
- Hans-Peter Bärtschi, Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau, Basel 1983, S. 199–202, 307–314, 339–366, 481, 498–506.
- SBB-Gebäude Zürich. Gleisraum Langstrasse bis Bahnhof Altstetten. Spezialinventar, hg. von Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Archäologie und Denkmalpflege, Zürich 2005, S. 32–35.



Kanton Zürich
GIS-Browser (<http://maps.zh.ch>)

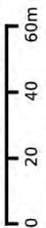
Inventarrevision Denkmalpflege



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 18:19:38

Diese Karte stellt einen Zusammenschluss von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventaröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Massstab 1:2300



Zentrum: [2681958.13;1248478.14]



«Depot F», Hauptgebäude «Depot F» (261AU02834), Ansicht von O,
15.12.2018 (Bild Nr. D101139_52).



«Depot F», Hauptgebäude «Depot F» (261AU02834), westlicher Teil, Ansicht
von S, 15.12.2018 (Bild Nr. D101139_53).



«Depot F», Hauptgebäude «Depot F» (261AU02834), nordwestlicher Anbau, Ansicht von SW, 15.12.2018 (Bild Nr. D101139_54).



«Depot F», Hauptgebäude «Depot F» (261AU02834), an Ostfassade angebautes Rangierstellwerk, Ansicht von SO, 15.12.2018 (Bild Nr. D101139_55).



«Depot F», Hauptgebäude «Depot F» (261AU02834), Innenraum, 15.12.2018
(Bild Nr. D101139_56).



«Depot F», Neufrankengasse, Ansicht von SO, rechts hinter dem Haus mit dem Erker befindet sich der Abgang zur Personenunterführung Neufrankengasse (261AUUNTERF00934), im Hintergrund das Hauptgebäude «Depot F» (261AU02834), Bild: Baugeschichtliches Archiv Zürich, Sign. 938, 01.01.1900
(Bild Nr. D101139_59).



«Depot F», Personenunterführung Neufrankengasse (261AUUNTERF00934), nördlicher Abgang, im Hintergrund das beige gestrichene Gebäude des «Hauptschaltpostens» Zürich (Remisenstrasse 20; 261AU00934), Ansicht von W, 15.12.2018 (Bild Nr. D101139_59).



«Depot F», Schwenkhebekran Ost (261AUKRAN02834-1), 15.12.2018 (Bild Nr. D101139_61).



«Depot F», Schwenkhebekran West (261AUKRAN02834-2), 15.12.2018
(Bild Nr. D101139_62).



«Depot F», Wasserkran (261AUKRAN02834-3), 15.12.2018 (Bild Nr.
D101139_64).



«Depot F», Waschanlage (261AUWASCH02834), Ansicht von O, 15.12.2018
(Bild Nr. D101139_65).



«Depot F», Stellwerk (261AU00630), Ansicht von SO, 15.12.2018 (Bild Nr.
D101139_67).

Stellwerke

Gemeinde
Zürich

Bezirk
Zürich

Quartier
Aussersihl, Industriequartier

Planungsregion
Zürich

Adresse(n) Gustav-Gull-Platz 6 und 6 bei, Neugasse 111 und 111 bei
 Bauherrschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB
 ArchitektIn Max Vogt (1925–2019)
 Weitere Personen Wolfgang Jacobsohn (1917–1973) (Ingenieur)
 Kunz Kran- und Industrieanlagen (o. A. – o. A.) (Hersteller)
 Baujahr(e) 1936–1966
 Einstufung kantonal
 Ortsbild überkommunal nein
 ISOS national ja
 KGS nein
 KGS Nr. –
 Datum Inventarblatt 07.01.2020 Ruedi Weidmann

Objekt-Nr.	Festsetzung Inventar	Bestehende Schutzmassnahmen
261AU00932	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUKRAN00932	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AU00933	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUUNTERF00933	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–

Schutzbegründung

Mit der zunehmenden Automatisierung und Fernsteuerung des Bahnbetriebs zum Ende des 20. Jh. sind viele Bauten und Anlagen, die urspr. dem Rangieren dienten, verschwunden. Am Zürcher Gleisfeldrand sind jedoch noch einige erhalten, die von der Technik-, Architektur- und Sozialgeschichte der Eisenbahn zeugen. Zu ihnen gehören die beiden Relais-Stellwerke samt Zubehör, d. h. das Zentralstellwerk (Gustav-Gull-Platz 6; 261AU00932) mit Portalkran (bei Gustav-Gull-Platz 6; 261AUKRAN00932) und das Stellwerk Nord (Neugasse 111; 261AU00933) mit der Personenunterführung (Neugasse 111 bei; 261AUUNTERF00933). Der Stellwerkstyp «Relais-Stellwerk» wurde in den 1950er Jahren entwickelt und sein Vorteil bestand darin, dass nun ganze Fahrstrassen statt einzelner Weichen und Signale gestellt werden konnten. Da der Überblick über das Gleisfeld weiterhin als wichtig erachtet wurde, ergaben sich formal turmartige Bauten mit hochgelegenen Stellwerkkanzeln. Architekt der beiden Stellwerke ist Max Vogt, seit 1957 Entwurfsarchitekt bei den SBB in der Bauabteilung Kreis 3 (Zürich und Ostschweiz) und ab 1974 deren Leiter. Unter Vogt entstanden bis 1989 mehr als hundert grössere und kleinere Bahnbauten, mit denen er die Architektur der SBB entscheidend zu prägen vermochte. Ihre Unverwechselbarkeit beruht auf der ausgewogenen Komposition kubischer Volumen, auf ihrer zurückhaltenden Skulpturalität und Expressivität und auf der sorgfältigen Betonoberflächenbearbeitung mit Schalungen aus ungehobelten Einzelbrettern.

All dies ist dem 1960–1963 errichteten und 1966 in Betrieb genommenen Zentralstellwerk – einem frühen Bau von Vogt – abzulesen. Es wirkte stilbildend für weitere Stellwerke und andere Bahnbauten in der ganzen Schweiz. Als einer der frühesten nichtmilitärischen Sichtbetonbauten beeinflusste es auch über die Bahnbauten hinaus die Schweizer Architektursprache der Nachkriegszeit und ist somit neben seiner bahn- und technikgeschichtlichen Bedeutung auch von hohem architekturgeschichtlichem Wert.

Der Portalkran ist funktionaler Bestandteil des Zentralstellwerks und von grosser bau- und verkehrshistorischer Bedeutung: Die Spezialanfertigung zur Verlegung der schweren Kabel wurde mit dem Gebäude zusammen entworfen und ist neben der Stellwerkkanzel im 5. OG und der Zugfunkantenne auf dem Dach das dritte bauliche Element des Zentralstellwerks mit funktionalem Bezug zum Rangierfeld.

Beim etwas jüngeren Stellwerk Nord gelang es Vogt ebenso, die äusserst funktionale Anordnung der Räume, Zugänge und Belichtungsöffnungen mit seiner skulptural-brutalistischen Formensprache zu verbinden. Von grosser Bedeutung ist auch die weitgehend im urspr. Zustand erhaltene technische Einrichtung samt Spurplan-Drucktastenstellwerk.

Auch die seit 1936 bestehende Personenunterführung, bzw. ihren nördlichen Zugang, integrierte Vogt gekonnt in den Bau des Stellwerks Nord. Die Unterführung verbindet die «Lokomotivremise G» (Neugasse 145; 261AU04007 u. a.) und das «Depot F» (Remisenstrasse 15, 17 u. a.; 261AU02834 u. a.) beidseits des Gleisfelds. Sie erlaubte Lokführern, rasch zwischen den Depots zu wechseln und später vom Lokführer-Wohnhochhaus bei der «Lokomotivremise G» (Neugasse 151; 261AU00950) zu den im «Depot F» abgestellten Lokomotiven zu gelangen. Somit ist auch sie ein wichtiger bau- und sozialgeschichtlicher Zeuge der Betriebs- und Arbeitsabläufe im Zürcher Gleisfeld.

Schutzzweck

Erhaltung der bauzeitlichen Substanz aller Bauten des Ensembles. Erhaltung der äusseren und inneren bauzeitlichen Ausstattungselemente (u. a. die Ortstafel «Zürich» mit Uhr am Zentralstellwerk) und Oberflächen (insb. der Sichtbeton-Fassaden der Stellwerke).

Kurzbeschreibung

Situation/Umgebung

Das Zentralstellwerk steht auf der Südwestseite des Gleisfelds, ungefähr in der Mitte zwischen dem Hauptbahnhof (Bahnhofplatz 15 u. a.; 261AA01592) und der Unterführung der Langstrasse. Bis zum Bau der Europaallee führten einige Schienenstränge auch auf der Südwestseite des Stellwerks vorbei, so dass das Gebäude urspr. durch eine Personenunterführung von SW her erschlossen war. Heute steht das Gebäude unmittelbar am Gustav-Gull-Platz. Der Portalkran steht an der schmalen Westseite des Zentralstellwerks. Das Stellwerk Nord steht am nördlichen Rand des Gleisfelds, südöstlich der «Lokomotivremise G». Die Personenunterführung verbindet diese unter dem Gleisfeld hindurch mit dem «Depot F».

Objektbeschreibung

Zentralstellwerk (261AU00932)

Das Zentralstellwerk ist ein Relais-Stellwerk in Form eines siebengeschossigen, schmalen Betonbaus mit asymmetrischer Fenstergruppierung und Flachdach. Der Baukörper ist fugenlos betoniert mit Schalungen aus ungehobelten Einzelbrettern und ohne eingelegte Kanthölzer. An den Baukörper angefügt sind die weit auskragende Stellwerkkanzel mit schräggestellten Fensterscheiben, eine grosse Ortstafel aus blau gestrichenem Blech mit weisser Aufschrift «Zürich» und einer Uhr sowie ein Dachaufbau mit einem rund 30 m hohen Antennenmast. Die Kanzel und die Ortstafel greifen über Eck um den Baukörper. An der Nordseite (gegen die Gleise) belichtet ein Raster von vier mal zwölf senkrechten Fensterschlitzfenstern die urspr. Relaisräume. Bandfenster belichten in einer Fassadenvertiefung an der Nordostecke das Treppenhaus. Über der Stellwerkkanzel liegt ein grosses, hochrechteckiges Fenster. Unterhalb der östlichen Dachkante liegt eine Reihe kleiner quadratischer Fenster. Ähnliche Fensterchen liegen an der Stellwerkkanzel und im EG, wo sie regelmässig über die gesamte Breite verteilt sind. Die Südfassade zeigt eine nahezu ungegliederte Sichtbetonwandfläche. Das EG ist von einer Reihe schartenartiger Schlitzfenster durchbrochen. In den beiden obersten Geschossen belichten zwei Fensterbänder Büros und Aufenthaltsräume. Die bis auf eine Blechtür geschlossene Westfassade wird vom Überstand der Kanzel dominiert. Am Fuss der Ostfassade überdacht ein offener eingeschossiger, mit Klinker ausgelegter Vorbau den Hauseingang im Hochparterre und einen Treppenabgang zu den Diensträumen.

Portalkran (261AUKRAN00932)

Der Kran mit 8 t Traglast besteht aus einem Bock aus Stahlprofilen, auf dem ein Träger mit elektrisch betriebener Laufkatze aufliegt. Diese wird von einem satteldachförmigen Stahlblech geschützt. Der Kran diente dem Verlegen bzw. Heben schwerer Kabelbündel, die vom Stellwerk zu sämtlichen Weichen und Signalen im Rangierfeld führten. Sie wurden an dieser Stelle in einem Kabelkanal in den Keller des Zentralstellwerks eingeführt und über senkrechte Schächte hinter der westlichen Stirnseite des Baus mit den Relais im 1. – 4. OG verbunden.

Stellwerk Nord (261AU00933)

Das Stellwerk Nord war zusammen mit einem kleineren Stellwerk beim «Depot F» (östlich von Remisenstrasse 17) ab 1966 als Relais-Stellwerk für die Zusammenstellung der Züge und den Lokverkehr auf der Ostseite der «Lokomotivremise G» zuständig. Der horizontal geschalte Baukörper aus Sichtbeton mit Flachdach steht längs zu den Gleisen. Die Fassaden sind geprägt von Auskragungen, scharfen Kanten und brettergeschalteten Sichtbetonflächen. Die flach gedeckte Stellwerkkanzel ist asymmetrisch auf das Dach gesetzt und krägt gleisseitig über die Fassade hinaus. Auf der Nordseite ragt das Treppenhaus aus dem Baukörper hinaus. Seine schmale Nordwand lässt beidseits ein senkrechttes Fensterband frei, das über die ganze Gebäudehöhe reicht und das Treppenhaus belichtet. Die Ostwand weist ein einziges, die Nordwand mehrere quadratische Lochfenster auf. Am Fuss der sonst geschlossenen Westwand fasst eine eingezogene Nische den Hauseingang im EG und den über eine Rampe erschlossenen Zugang zur Personenunterführung im UG zusammen.

Personenunterführung (261AUUNTERF00933)

Die Personenunterführung besteht aus einem betonierten Kanal von je ca. 2 m Breite und Höhe und einem Deckenträger in Stahl-Beton-Verbundbauweise. Beim Bau des Stellwerks Nord fasste Vogt den nördlichen Ausgang der Unterführung neu: Die Rampe zur Unterführung taucht unter das Stellwerkgebäude, das mit einer eingezogenen Nische an seiner Westfront seinen eigenen und den Eingang der Unterführung schützt. Der südliche Ausgang ist eine betonierte Treppe neben der Haupthalle des «Depot F», die zum Schutz vor der Witterung von einem kleinen Dach aus Stahl und Glas überdeckt ist.

Baugeschichtliche Daten

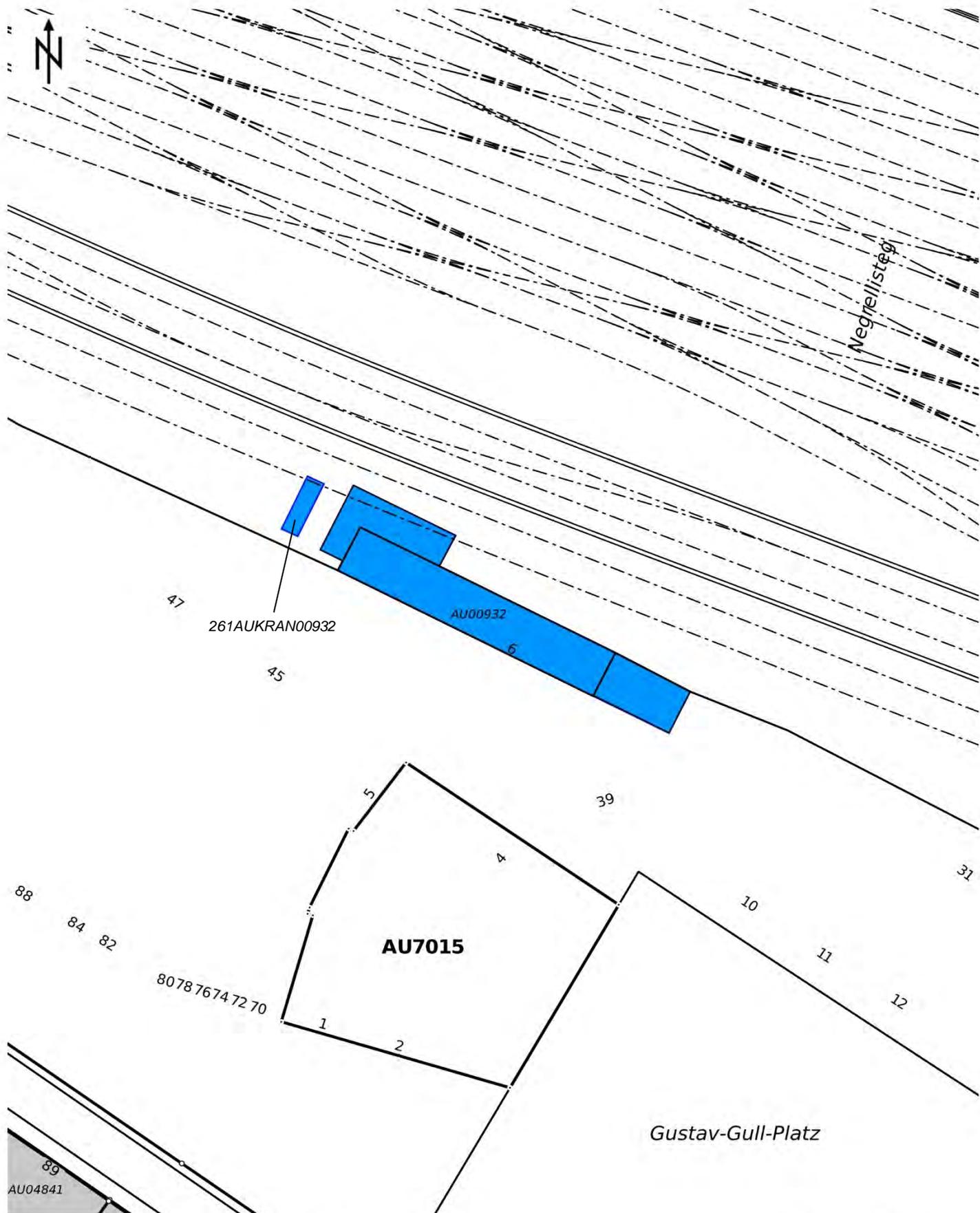
1936	Bau der Personenunterführung (261AUUNTERF00933), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB
1960–1966	Bau des Zentralstellwerks (261AU00932), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekt: Max Vogt, Ingenieur: Wolfgang Jacobsohn
1962–1963	Bau des Stellwerks Nord (261AU00933) und Neufassung des nordseitigen Ein- bzw. Ausgangs der Personenunterführung, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekt: Max Vogt
1963	Installation des Portalkrans (261AUKRAN00932) am Zentralstellwerk, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Hersteller: Kunz Kran- und Industrieanlagen

Literatur und Quellen

- Denkmalpflege-Kommission des Kantons Zürich, Gutachten Nr. 22-2017, 06.02.2018, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Irma Nosedá, Max Vogt, in: Architektenlexikon der Schweiz, 19./20. Jahrhundert, hg. von Isabelle Rucki und Dorothee Huber, Basel/Boston/Berlin 1998, S. 553–554.
- ISBA – Inventar Schützenswerter Bauten und Anlagen der SBB, Personenunterführung zwischen den Lokdepots Zürich Nord, bearbeitet von Bärbel Schallow, 17.08.2017, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- ISBA – Inventar Schützenswerter Bauten und Anlagen der SBB, Stellwerk Nord Zürich HB Nord, bearbeitet von Bärbel Schallow, 13.07.2017, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- ISBA – Inventar Schützenswerter Bauten und Anlagen der SBB, Zentralstellwerk Zürich HB, bearbeitet von Bärbel Schallow, 18.06.2018, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Karl Holenstein und Ruedi Weidmann, Max Vogt – Bauen für die Bahn 1957–1989 (Architektur- und Technikgeschichte der Eisenbahnen in der Schweiz, Band 1), hg. von Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Zürich 2008.
- O. A., Abklärung der Schutzwürdigkeit. Neugasse 111 und 151 – Stellwerk & Wohnhochhaus (SBB-Areal Neugasse) (Gutachten zuhanden der Denkmalpflegekommission), hg. von Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Denkmalpflege, 13.03.2017, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- SBB-Gebäude Zürich. Gleisraum Langstrasse bis Bahnhof Altstetten. Spezialinventar, hg. von Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Archäologie und Denkmalpflege, Zürich 2005, S. 36–37.
- Typologisches Inventar Bahnhöfe, Stadt Zürich, 261AU00932 und 261AU01100, 2008, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.



Inventarrevision Denkmalpflege



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 18:38:37

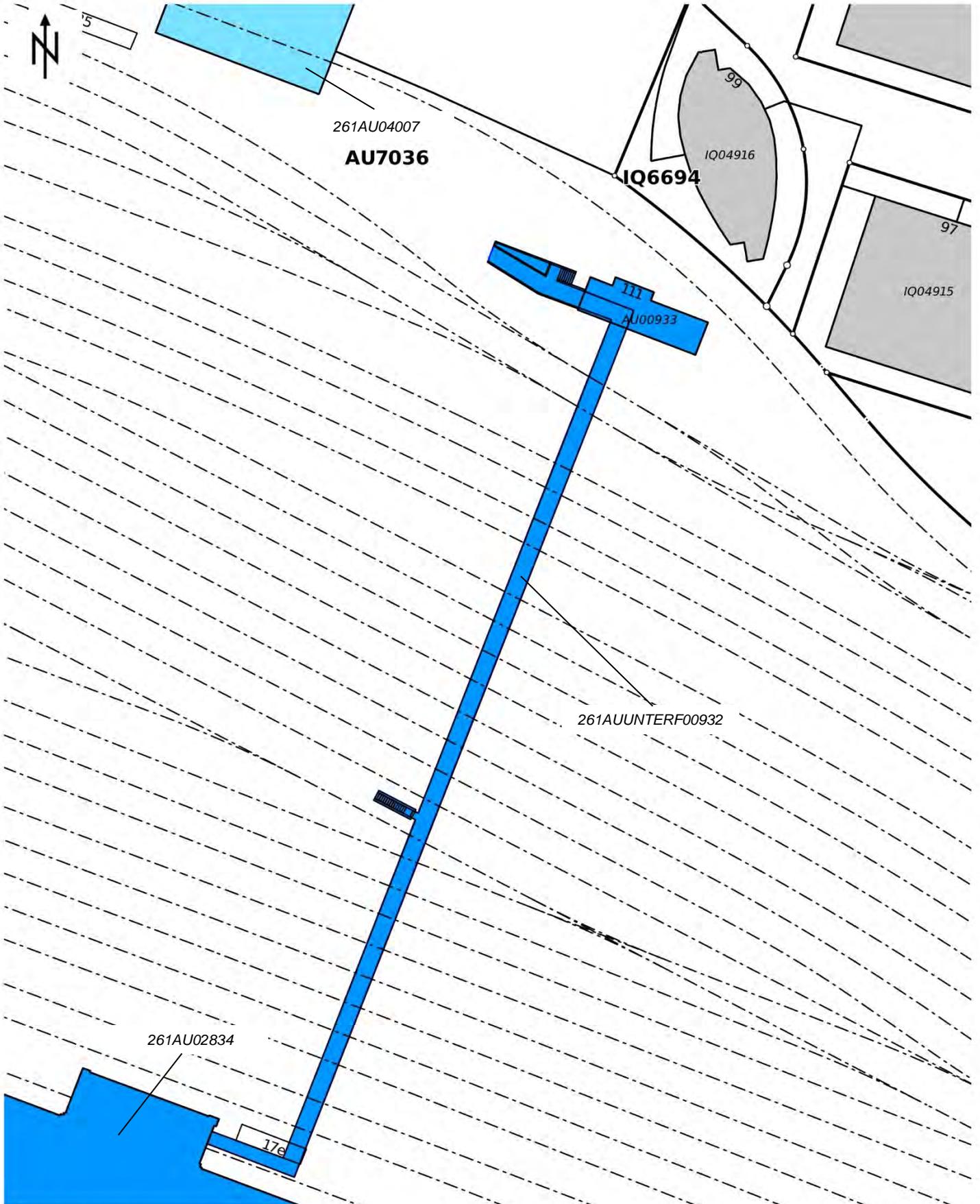
Diese Karte stellt einen Zusammenschluss von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Masstab 1:750
0 5 10 15m

Zentrum: [2682501.2,1248239.82]



Inventarrevision Denkmalpflege



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 18:40:03

Diese Karte stellt einen Zusammenschluss von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Massstab 1:750
0 5 10 15m

Zentrum: [2682004.31,1248585.1]



Stellwerke, Zentralstellwerk (261AU00932), Ansicht von NO, Foto: Heinrich Helfenstein, 05.06.2007 (Bild Nr. D101139_28).



Stellwerke, Zentralstellwerk (261AU00932), Ansicht von NW, im Vordergrund der Portalkran (261AUKRAN00932), 15.12.2018 (Bild Nr. D101139_29).



Stellwerke, Zentralstellwerk (261AU00932), Nordostecke, 15.12.2018 (Bild Nr. D101139_30).



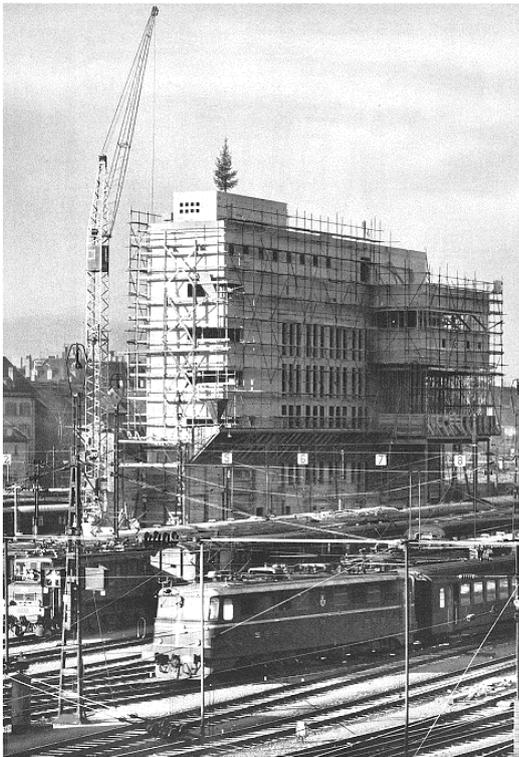
Stellwerke, Zentralstellwerk (261AU00932), Schalungsdetails und
Fensterbrüstungen, 15.12.2018 (Bild Nr. D101139_31).



Stellwerke, Zentralstellwerk (261AU00932), Vordach im SO, 15.12.2018
(Bild Nr. D101139_32).



Stellwerke, Zentralstellwerk (261AU00932), Entrée mit Abgang zur
Personenunterführung unter dem ehem. «Flügelbahnhof» hindurch nach SW,
15.12.2018 (Bild Nr. D101139_33).



Stellwerke, Zentralstellwerk (261AU00932) im Bau, aus: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Geschäftsbericht, 1961, S. 2., Archiv SBB AG, (Bild Nr. D101139_41).



Stellwerke, Zentralstellwerk (261AU00932), Blick aus der Kanzel auf die Gleise, aus: Rita Fischler, Der Bahnhof – eine Stadt für sich, in: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland, hg. von Schweiz. Verkehrszentrale, Schweizerische Bundesbahnen SBB u. a., 1973, Nr. 11, S. 38. (Bild Nr. D101139_42).



Stellwerke, Portalkran (261AUKRAN00932), Ansicht von SW, 15.12.2018
(Bild Nr. D101139_34).



Stellwerke, Stellwerk Nord (261AU00933), Ansicht von NW, 16.01.2019
(Bild Nr. D101139_35).



Stellwerke, Stellwerk Nord (261AU00933), Abgang zur Personenunterführung (261AUUNTERF00933), 16.01.2019 (Bild Nr. D101139_38).



Stellwerke, Personenunterführung (261AUUNTERF00933) Ansicht des Kanals von NW, 16.01.2019 (Bild Nr. D101139_39).



Stellwerke, Personenunterführung (261AUUNTERF00933) Ausgang Süd beim
«Depot F» (links das Hauptgebäude, Remisenstrasse 17 und 17;
261AU02834), 16.01.2019 (Bild Nr. D101139_40).

«Lokomotivremise G»

Gemeinde	Bezirk
Zürich	Zürich
Quartier	Planungsregion
Industriequartier	Zürich

Adresse(n)	Neugasse 145 und 45 bei
Bauherrschaft	Schweizerische Bundesbahnen SBB
ArchitektIn	Meinrad Lorenz (1880–1968)
Weitere Personen	Ernst Rathgeb (1884–1951) (Ingenieur) Fietz & Leuthold AG (o. A. – o. A.) (Hersteller) Gesellschaft der Ludwig von Roll'schen Eisenwerke (1823–1962) (Hersteller) Theodor Bertschinger AG (o. A. – o. A.) (Hersteller) Willy Stäubli (1896–1962) (Zimmermann)
Baujahr(e)	1925–1927
Einstufung	regional
Ortsbild überkommunal	nein
ISOS national	ja
KGS	nein
KGS Nr.	–
Datum Inventarblatt	07.01.2020 Melanie Wyrsh, Raphael Sollberger, Regula Michel

Objekt-Nr.	Festsetzung Inventar	Bestehende Schutzmassnahmen
261AU04007	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUDIENST04007	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUGLEIS04007	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUSCHIEB04007-1	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUSCHIEB04007-2	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–

Schutzbegründung

Die «Lokomotivremise G» ist wie der «Seebahneinschnitt» (Seebahnstrasse 251 bei u. a.; 261AUSEEBAHN00001 u. a.) ein Bestandteil der grossen Zürcher Bahnausbauphase der 1920er Jahre. Die schützenswerten Teile des Gebäudekomplexes sind das Dienstgebäude (261AUDIENST04007) im N, die südlich anschliessende Standhalle (261AU04007), die beiden flankierenden Schiebebühnenhallen (261AUSCHIEB04007-1 und 261AUSCHIEB04007-2) und die Gleisharfen (261AUGLEIS04007) im W.

Die «Lokomotivremise G» ist aus bahngeschichtlicher und bautypologischer Sicht von Bedeutung, da es sich beim Gebäudekomplex um die erste Schweizer Depotalanlage handelte, die aus einer von zwei Schiebebühnen flankierten Standhalle bestand und mittels Aneinanderreihung weiterer Hallen potenziell beliebig erweiterbar war. Die beiden Schiebebühnen waren zur Bauzeit die grössten der Schweiz. Als neoklassizistischer Bau – wohl auf die weiteren zeitgleich geplanten und errichteten Bauten des Zürcher Stadtbaumeisters Hermann Herter (1877–1945; vgl. u. a. den Bahnhof Zürich Wiedikon, Birmensdorferstrasse 80 u. a.; 261WD02412 u. a.) abgestimmt – nimmt die «Lokomotivremise G» im Werk von Meinrad Lorenz eine Sonderstellung ein, galt er als vormaliger Chefarchitekt der Rhätischen Bahn RhB doch als einer der bedeutendsten Vertreter des (Bündner) Heimatstils.

Die Schiebebühnenhalle West und das Dienstgebäude bergen zudem zwei aus konstruktionsgeschichtlicher Sicht äusserst wertvolle Holztragwerke mit Verwendung des «geschlitzten Ringdübels» nach dem Patent Tuchscherer. Dieses vom deutschen Architekten Carl Tuchscherer (1878–1934) in Breslau patentierte, materialsparende Verbindungselement wurde in den Knotenpunkten zwischen den Stäben des Fachwerks verwendet, um Kräfte effizienter zu übertragen. Die beiden Bauten sind demnach wichtige Zeugen für den Ingenieurholzbau der Zwischenkriegszeit und heute von grossem Seltenheitswert. Die Dachkonstruktion von Willy Stäubli



im Dienstgebäude, bei der Dachstuhl und Estrichboden ein geschlossenes, einzig auf den Aussenmauern ruhendes System bilden, besitzt ebenfalls hohe konstruktionsgeschichtliche Bedeutung, weil sie zur Bauzeit ausserordentlich grosse Lasten tragen konnte; der Dachraum war denn auch von Anfang an mit einem Lift erschlossen, in ihm wurde ein Aktenarchiv untergebracht. Die Gleisharfen, die im W der Anbauten noch erhalten sind (teilweise auch die historischen Gleise), wurden zwar im Zuge der Erweiterungsbauten der 1950er und 1960er Jahre modifiziert, illustrieren jedoch bis heute den Zweck der Anlage und die Arbeitsabläufe, indem an ihnen abgelesen werden kann, wie die Lokomotiven aus dem Gleisfeld unter dem Wipkinger Viadukt (Viaduktstrasse 21 bei; 261AUVIADUKT00001) hindurch von W her die Remise erreichten.

Nicht zuletzt kommt dem Ensemble «Lokomotivremise G» auch eine hohe städtebaugeschichtliche Bedeutung zu: Der Bau des im NO angrenzenden, vorwiegend aus Genossenschaftssiedlungen bestehenden Wohnquartiers zwischen der Ottostrasse, der Neugasse und der Röntgenstrasse steht in direktem Zusammenhang mit der Eröffnung der Remise, waren die günstigen Wohnung in den Blockrändern doch insb. für die Familien der Arbeiter in der «Lokomotivremise G» gedacht.

Schutzzweck

Erhaltung der bauzeitlichen Substanz aller schützenswerten Bestandteile des Gebäudekomplexes mitsamt ihren inneren und äusseren bauzeitlichen Ausstattungselementen und Oberflächen. Erhaltung der Gleisharfen im W inkl. der Reste des Zubringergleises im NW. Dasjenige von O, welches das Stellwerk Nord (Neugasse 11; 261AU00933) nördlich umfährt und danach in die Schiebebühnenhalle Ost einmündet, ist nicht Teil des Schutzzumfangs.

Kurzbeschreibung

Situation/Umgebung

Der Gebäudekomplex «Lokomotivremise G» liegt im N des Zürcher Gleisfelds zwischen dem Wipkinger Viadukt, das im W einen Bogen um die Remise beschreibt, der Neugasse im N und NO und der Röntgenstrasse im O. Die Gleisharfen im W des Areals münden heute in zwei nordwestliche Erweiterungsbauten. Zusätzlich ist im NW der Schiebebühnenhalle West, bzw. im NO der Erweiterung, ein Wohnhochhaus (Neugasse 151; 261AU00950) angebaut.

Objektbeschreibung

Standhalle (261AU04007)

Kern der «Lokomotivremise G» bildet die von Ingenieur Ernst Rathgeb entworfene und von der Fietz & Leuthold AG errichtete Stand- und Kranbahnhalle mit Werkstatt. Sie ist durch einen schmalen, eingeschossigen Verbindungsbau direkt mit dem nordöstlich anschliessenden Dienstgebäude verbunden und zeigt eine gegenüber den Schiebebühnenhallen leicht zurückweichende und etwas niedrigere, zehnnachsige Südwestfassade in Sichtbacksteinmauerwerk. Die dahinterliegende Hallenkonstruktion aus Beton ruht auf siebenteiligen, von SO nach NW verlaufenden Stützenreihen. Zwischen ihnen verliefen urspr. ganz im NO die drei Gleise der Kranbahnhalle, darauf folgend die beiden durch die Werkstatt hindurchführenden Gleise und im SW die elf Abstellgleise der Standhalle. Die Betonstützen tragen je zwei von NO nach SW verlaufende Balken als Träger der schweren Dachplatten und der dazwischenliegenden Satteldach-Oberlichtbänder.

Dienstgebäude (261AUDIENST04007)

Dreigeschossiges, in einem mit kleinen Lüftungs- und Belichtungsgauben besetzten Walmdach schliessendes Dienstgebäude. Auf der nordöstlichen Strassenseite wird der zentrale, mit Backsteinornamentik hervorgehobene Eingangsbereich von zwei siebenachsigen Gebäudeflügeln flankiert. Dazwischen ein mittels Lisenen hervorgehobenes Treppenhaus. Im 2. OG gibt es ein Brüstungsgesims. Dekorativ wirken auch die Fensterstürze: im UG und EG werden sie durch senkrecht gestellte Backsteine gebildet, im 1. OG mit halbkreisförmigen Entlastungsbogen und einer Füllung aus senkrecht und waagrecht gestellten Steinen. Die Gebäudeschmalseiten werden grösstenteils von den bis unter das Gesims reichenden Schiebebühnenhallen verdeckt. Der Liftanbau und die Fenster im 1. und 2. OG der Südwestfassade sind nur aus der Höhe und teilweise aus der Ferne zu sehen. Das Innere enthielt entlang langer Korridore aufgereichte Büros, Wasch-, Bad- und Duschräume für die Mitarbeiter, Garderobenräume, ein Magazin für Öl- und Materialausgabe sowie zwei Dienstwohnungen. Das Treppenhaus mit den steinernen Brüstungen ist bauzeitlich erhalten.

Gleisharfen (261AUGLEIS04007)

Die Gleisharfen auf der Westseite der Schiebebühnenhalle West, bzw. ihrer Erweiterungsbauten, verbinden die «Lokomotivremise G» mit dem Gleisfeld. Sie bestanden urspr. aus drei, seit 1947 aus sechs Gleisen. Heute entspricht ihre Breite der Gleiszahl in den Erweiterungsbauten. Die historischen Gleise sind teilweise erhalten. Eine ehem. von W her nördlich um das Dienstgebäude herumführende Trasse ist heute noch bis auf Höhe der Schiebebühnenhalle West in Form zweier Abstellgleise erhalten.

Schiebebühnenhalle West (261AUSCHIEB04007-1)

Die von der Theodor Bertschinger AG erbaute Schiebebühnenhalle West bildet den nordwestlichen Abschluss der Standhalle, springt gleisseitig jedoch um die Breite einer Gleisspur vor, um die Einfahrt der Lokomotiven zu ermöglichen. Die heute grösstenteils von den Erweiterungsbauten verdeckte Nordwestfassade wies – neben dem bereits erwähnten Einfahrtstor – 16 Tore auf, die mit den 16 Gleisen im Innern der Standhalle korrespondierten. Über jedem Tor öffneten sich drei kleine Rechteckfenster. Die Strassenfassade im NO liegt etwas zurückversetzt hinter derjenigen des Dienstgebäudes. Beide heute noch sichtbaren, urspr. fünfachsigen Schmalseiten im NO und SW zeigen hohe Rechteckfenster mit darüberliegenden Rundbogenfenstern. Der Bau schliesst in einem Flachdach mit sechs aufgesetzten Walmdach-Oberlichtern. Sein Holztragwerk wurde unter Verwendung des geschlitzten Ringdübels nach Patent Tuchscherer gezimmert. Die von den Roll'schen Eisenwerken hergestellte, bauzeitlich erhaltene Schiebebühne mit 150 t Tragkraft, 20 m Bühnenlänge, 96 m Grubenlänge und einer Schiebebühnengeschwindigkeit von 60 m/min ist erhalten, wurde aber modernisiert.

Schiebebühnenhalle Ost (261AUSCHIEB04007-2)

Die Schiebebühnenhalle Ost entsprach urspr. der Schiebebühnenhalle West. Beim Brand von 1995 wurden ihr Holztragwerk und ein Grossteil der Südostfassade zerstört. Die neuen Fassadenteile wurden auf die bestehende Architektur abgestimmt; eine Stahlkonstruktion trägt seither das Dach. Bauzeitlich erhalten sind die Schmalseiten, Teile der Südostfassade und die Schiebebühne.

Baugeschichtliche Daten

1925–1927	Bau der «Lokomotivremise G», Architekt: Meinrad Lorenz, Ingenieur: Ernst Rathgeb, Hersteller: Fietz & Leuthold AG, Gesellschaft der Ludwig von Roll'schen Eisenwerke und Theodor Bertschinger AG, Zimmermann: Willy Stäubli
1929–1931	Vergrösserung der Werkstatt in der Standhalle (261AU04007)
1943	Verstärkung des hölzernen Tragwerks in der Schiebebühnenhalle West (261AUSCHIEB04007-1)
1958–1960	Erstellung eines ersten westlichen Erweiterungsbaus zur Stationierung und zum Unterhalt der «TEE»-Dieselzugseinheiten, Architekt: Max Vogt (1925–2019)
1963–1969	Planung und Erstellung des zweiten und dritten Erweiterungsbaus, einer Triebzugwaschanlage und eines neugeschossigen Wohnhochhauses (Neugasse 151; 261AU00950), Architekt: Max Vogt
1995	Brand, Teileinsturz und Teilersatzneubau der Schiebebühnenhalle Ost (261AUSCHIEB04007-2)

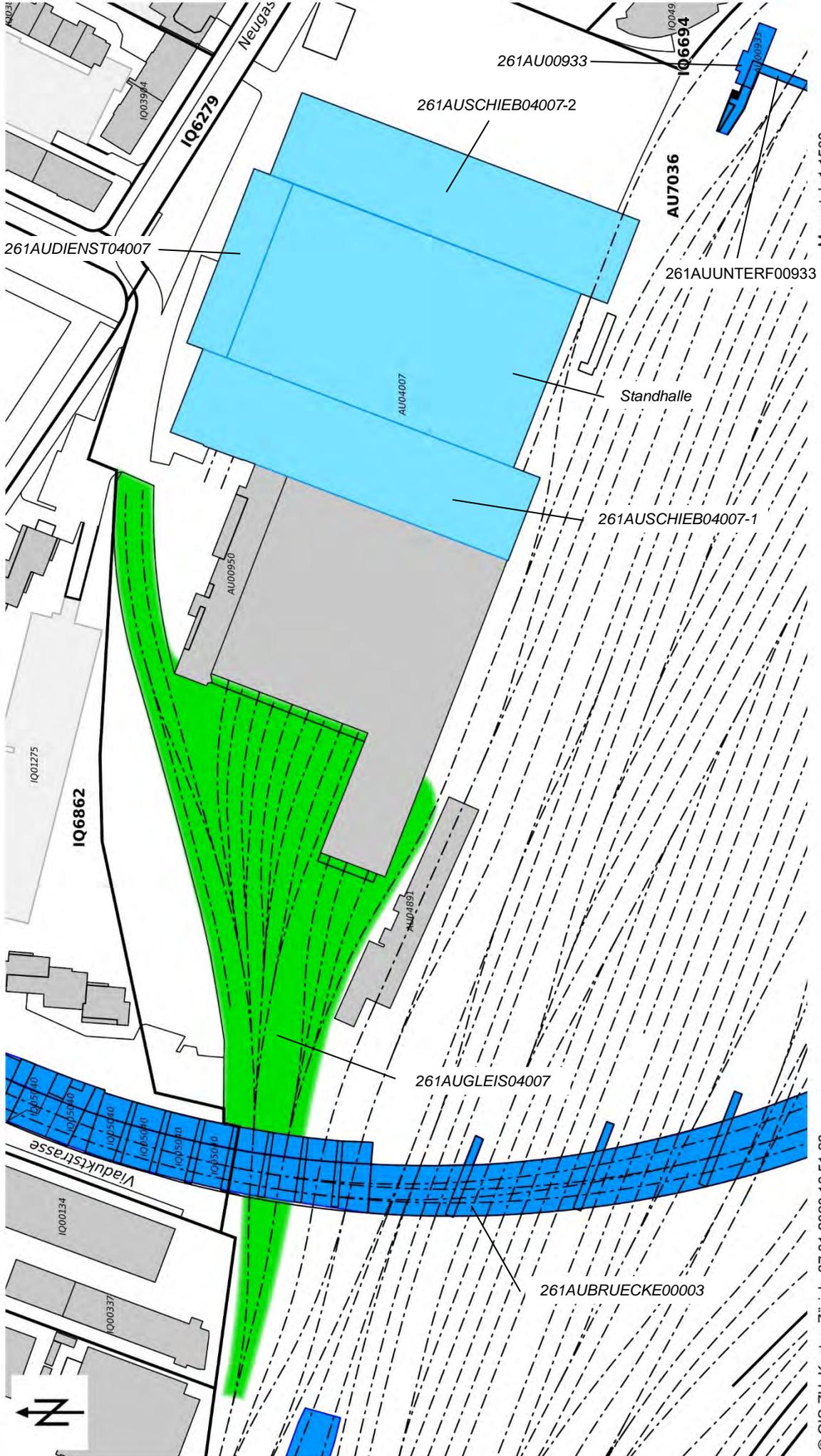
Literatur und Quellen

- Denkmalpflege-Kommission des Kantons Zürich, Gutachten Nr. 22-2017, 06.02.2018, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Freiherr von Röll, Schiebebühnen, in: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Bd. 7, Wien 1915, S. 307–313.
- Fritz-Ulrich Buchmann, Carl Tuchscherer, 1911–1934, An Innovative German Timber Construction Company, 2015, in: <https://bautechnikgeschichte.files.wordpress.com/2015/07/buchmann.pdf>, Stand 29.08.2019.
- H. Bollinger, 50 Jahre Depot G, in: SBB Nachrichtenblatt, 1977, Nr. 11, S. 216.
- O. A., Abklärung der Schutzwürdigkeit. Neugasse 145 – Lokomotivremise G (SBB-Areal Neugasse) (Gutachten zuhanden der Denkmalpflegekommission), hg. von Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Denkmalpflege, 13.03.2017, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- O. A., Bau-Chronik. Die Arbeiten an der neuen Lokomotivremise in Zürich, in: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung, 1926, Nr. 18, S. 201–208.
- Wilhelm Frey, 150t-Lokomotiv-Schiebebühnen der SBB im Depot Geroldstrasse, Zürich, in: Schweizerische Bauzeitung, 1938, Nr. 7, S. 76–77.



Kanton Zürich
GIS-Browser (<http://maps.zh.ch>)

Inventarrevision Denkmalpflege



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 18:51:28

Diese Karte stellt einen Zusammenschau von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzzwecks zu verstehen und stellt keine Inventaröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Zentrum: [2681837.62, 1248724]



«Lokomotivremise G», Luftaufnahme des Gleisfelds, in der Mitte die
«Lokomotivremise G», Bild: ETH-Bildarchiv, Sign. LBS_H1-009977, Ansicht von
O, 13.08.1947 (Bild Nr. D101395_01).



«Lokomotivremise G», Luftaufnahme des Remisenareals mit der Josefswiese
und genossenschaftlichen Wohnbauten im Hintergrund, Ansicht von SW, Bild:
Baugeschichtliches Archiv Zürich, Sign. 70030-C, 01.01.1940 (Bild Nr.
D101395_03).



«Lokomotivremise G», Schiebebühnenhalle West (261AUSCHIEB04007-1),
hölzernes Tragwerk in einer der Schiebebühnenhallen vor der Verstärkung,
Bild: Baugeschichtliches Archiv Zürich, Sign. 18395, 01.01.1943 (Bild Nr.
D101395_04).



«Lokomotivremise G», links oben das Dienstgebäude (261AUDIENST04007),
rechts davon die Standhalle (261AU04007), flankiert von den beiden
Schiebebühnenhallen, Ansicht von NW, 21.12.2016, (Bild Nr. D101395_05).



«Lokomotivremise G», Dienstgebäude (261AUDIENST04007), Ansicht von NO, 26.01.2017 (Bild Nr. D101395_06).



«Lokomotivremise G», Schiebebühnenhalle West (261AUSCHIEB04007-1), Ansicht von NW, 26.01.2017 (Bild Nr. D101395_07).



«Lokomotivremise G», Schiebebühnenhalle Ost (261AUSCHIEB04007-2), Südostfassade mit nach Brand ergänztem Mittelteil, 21.12.2016 (Bild Nr. D101395_08).



«Lokomotivremise G», Schiebebühnenhalle Ost (261AUSCHIEB04007-2), Ansicht von S, 21.12.2016 (Bild Nr. D101395_09).



«Lokomotivremise G», Standhalle (261AU04007), Innenraum, 21.12.2016
(Bild Nr. D101395_10).



«Lokomotivremise G», Dienstgebäude (261AUDIENST04007), Treppenhaus,
21.12.2016 (Bild Nr. D101395_11).

Dienstgebäude Fahrleitungsunterhalt

Gemeinde Zürich	Bezirk Zürich
Quartier Aussersihl	Planungsregion Zürich

Adresse(n)	Remisenstrasse 7, 7a und 7b
Bauherrschaft	Schweizerische Bundesbahnen SBB
ArchitektIn	Hans Hilfiker (1901–1993)
Weitere Personen	
Baujahr(e)	1952
Einstufung	regional
Ortsbild überkommunal	nein
ISOS national	ja
KGS	nein
KGS Nr.	–
Datum Inventarblatt	07.01.2020 Raphael Sollberger, Ruedi Weidmann

Objekt-Nr. 261AU04535	Festsetzung Inventar AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	Bestehende Schutzmassnahmen –
--------------------------	---	----------------------------------

Schutzbegründung

Das Dienstgebäude für den Fahrleitungsunterhalt im ehem. «Kohledreieck» ist ein wichtiger architektur-, verkehrs- und technikgeschichtlicher Zeuge der frühen Nachkriegszeit. Aus architekturgeschichtlicher Sicht wegweisend ist die Auflösung der verschiedenen Funktionen des Baus in drei pavillonartige, funktionsgetrennte Baukörper mit jeweils individueller Gestaltung und Konstruktion. In ihr manifestiert sich die Abkehr von den grossen Mehrzweckhallen der Vor- und Zwischenkriegszeit. Vgl. dazu insb. die beiden grossen Anlagen «Depot F» (Remisenstrasse 15 u. a.; 261AU02834 u. a.) und «Lokomotivenremise G» (Neugasse 145 und 145 bei; 261AU04007 u. a.). Auch als Werk des bedeutenden Bahnarchitekten Hans Hilfiker ist das Dienstgebäude bedeutend, war dieser doch nicht nur Architekt, sondern auch Elektro- und Fernmeldeingenieur. 1944–1958 war er Chef der Sektion für ortsfeste elektrische Anlagen der Schweizerischen Bundesbahnen SBB. Während dieser Zeit arbeitete er an der Optimierung des Fahrleitungsunterhalts, entwarf Spezialfahrzeuge (siehe z. B. Bild Nr. D101139_77), Geräte und Hochbauten für seine Sektion, neue Krantypen zum Verladen von schweren Kabeln von Last- auf Bahnwagen, Prototypen für neue Perrondächer (heute noch erhalten am Bahnhof Winterthur Grütze (Stadt Winterthur, St. Gallerstrasse 143.1 und 143.2; 230OB01251 und 230OB01255), einen Fahrplanprojektor für den Bahnhof Zürich und das bis heute gebräuchliche Zifferblatt der Bahnhofsuhr der SBB, deren Sekundenzeiger der roten Kelle nachempfunden ist, mit der die Züge abgefertigt wurden, und die später zu einer weltbekannten Schweizer Design-Ikone wurde. Aus verkehrs- und technikgeschichtlicher Sicht ist die Wahl des Bauplatzes des Dienstgebäudes nicht ausser Acht zu lassen: Dass der dem Unterhalt der Fahrleitungen dienende Bau ausgerechnet im ehem. Kohledreieck errichtet wurde – dem grossen Platz im Spickel der Abzweigung der Bahnlinien von Zürich nach Olten bzw. nach Luzern, auf dem die SBB zuvor die Kohle für die Dampflokomotiven gelagert hatten – illustriert das Ende des Dampfantriebs aufgrund der netzweiten Elektrifizierung der SBB nach dem Zweiten Weltkrieg.

Schutzzweck

Erhaltung der bauzeitlichen Substanz des Dienstgebäudes mitsamt seinen äusseren und inneren bauzeitlichen Ausstattungselementen und Oberflächen. Erhaltung der Schienenreste im N der Werkstatt/Remise.

Kurzbeschreibung

Situation/Umgebung

Mit dem Bau der linksufrigen Zürichseebahn (vgl. «Seebahneinschnitt», Seebahnstrasse 251 bei u. a.; 261AUSEEBAHN00001 u. a.) und dem Verbindungsgleis Wiedikon–Altstetten entstand im Gleisfeld südlich des «Depot F» ein Spickel, der dazu genutzt wurde, die Kohle für die



Dampflokomotiven zu lagern. In diesem «Kohlendreieck» entstanden nach der Elektrifizierung der Bahn mehrere Dienst- und Gewerbebauten, als erstes 1952 das Dienstgebäude Fahrleitungsunterhalt. Seit 2012 ragen die oberen Stockwerke des benachbarten Baudienstzentrums (Remisenstrasse 5; 261AU04535) über den Remisentrakt heraus, seit 2014 führt die Überwerfung der Durchmesserlinie direkt über das Gebäude.

Objektbeschreibung

Das Dienstgebäude besteht aus drei um einen Innenhof angeordneten Gebäudeteilen, dem zweigeschossigen Hauptgebäude im N (Remisenstrasse 7) sowie der eingeschossigen Werkstatt/Remise im W (Remisenstrasse 7a) und dem Garagenflügel im S (Remisenstrasse 7b).

Das Hauptgebäude mit Büros und Werkstatt besitzt einen unregelmässigen Grundriss: Während die West- und Nordfassade im rechten Winkel zueinanderstehen, ist die Ostfassade abgerundet und die Südfassade um ca. 10 Grad abgewinkelt. Das auskragende Flachdach aus Holz zeigt offene Dachuntersichten. Die West-, Süd- und Ostfassade sind regelmässig mit sprossenlosen Zweiflügel Fenstern bestückt. Im S und O sind die Fenster des EG und des OG jeweils in gemeinsamen Fassadenrücksprüngen angeordnet, was dem Bau eine starke vertikale Gliederung verleiht. Im W gibt es gar geschossübergreifende horizontale Bandfenster. Im N gibt es zwei jüngere, gelb gestrichene Rollgaragentore. Alle Fassaden sind aus Sichtbeton und heute graubraun gestrichen. Der bauzeitlich erhaltene, überdachte Haupteingang mit Holztür liegt gegen den Innenhof im S an die Werkstatt/Remise anschliessend.

Die Werkstatt/Remise für Schienenfahrzeuge ist eine Holzkonstruktion über längsrechteckigem Grundriss und mit einem flachen Holzdach gedeckt. Hochrechteckige, zweiflüglige Fenster gliedern den Bau auf den Längsseiten. Gegen den Innenhof im O befindet sich im südlichen Drittel der Eingang mit bauzeitlicher, verglaster Blechtür unter einem kleinen Vordach, darüber drei kleine, hochrechteckige Einzelfenster. Im N gibt es drei grosse Garagentore für die Schienenfahrzeuge (Reste der Schienen sind erhalten). Die beiden äusseren Blechtore mit grossflächiger Verglasung sind bauzeitlich, das mittlere wurde durch ein formal ähnliches Tor mit Plexiglasscheiben ersetzt.

Der Garagenflügel für die Strassenfahrzeuge wurde ebenfalls über einem unregelmässigen Grundriss mit abgerundeter Südfassade errichtet. Die Südseite ist mit regelmässig angeordneten, annähernd quadratischen Sprossenfenstern bestückt, die den Eindruck eines durchgehenden Fensterbands evozieren. Die Nordseite zeigt vier grosse, bauzeitlich erhaltene, ebenfalls grossflächig verglaste Garagentore aus Blech. Ein gegen N und O weit auskragendes Betonflugdach bedeckt den Baukörper sowie den Vorplatz der Garagen im Innenhof und die östlich vorgelagerte ehemalige Tankstelle. Hier sind eine Tür (evtl. zum Tanklager) und zwei Nischen (urspr. für Zapfsäulen) erhalten.

Baugeschichtliche Daten

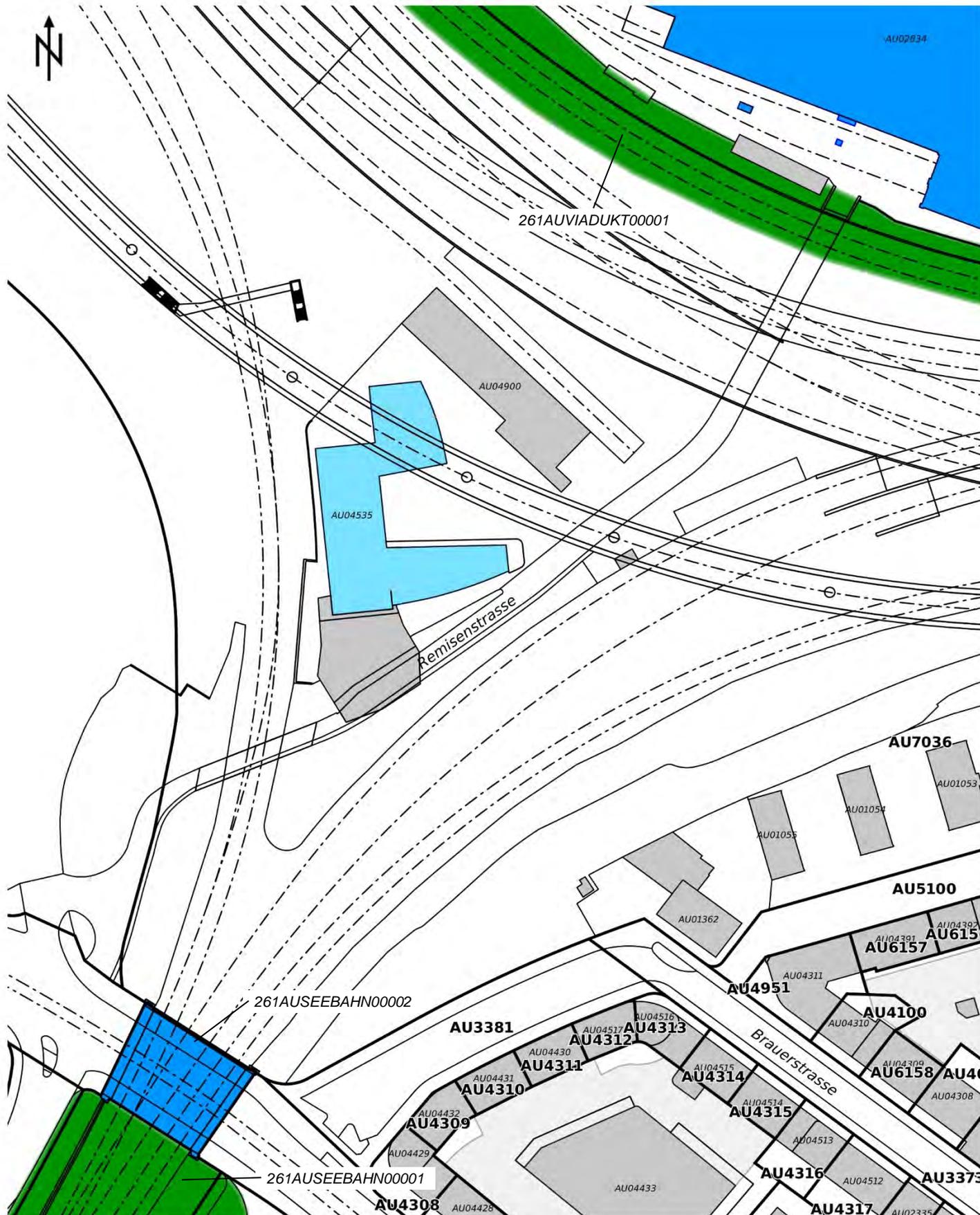
1952 Bau des Dienstgebäudes
3. V. 20. Jh. Ersatz dreier Garagentore, Anstrich oder Neuanstrich der Sichtbetonfassaden des Hauptgebäudes, Kappen der Schienen und damit Abkopplung des Baukomplexes vom Gleisfeld

Literatur und Quellen

- SBB-Gebäude Zürich. Gleisraum Langstrasse bis Bahnhof Altstetten. Spezialinventar, hg. von Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Archäologie und Denkmalpflege, 2005, S. 40–41.
- Hans Hilfiker, Reorganisation des Fahrleitungs- Unterhaltsdienstes des Kreises III der Schweiz. Bundesbahnen unter Einsatz technischer Hilfsmittel, in: Schweizerische Bauzeitung, 1952, Nr. 9, S. 123–132.



Inventarrevision Denkmalpflege



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 18:57:45

Diese Karte stellt einen Zusammenschluss von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Masstab 1:1300
0 10 20 30m
Zentrum: [2681818.7,1248352.04]



Dienstgebäude Fahrleitungsunterhalt, links der Garagenflügel, rechts unter der Überwerfung der Durchmesserlinie das Hauptgebäude, Ansicht von O, 15.12.2018 (Bild Nr. D101139_72).

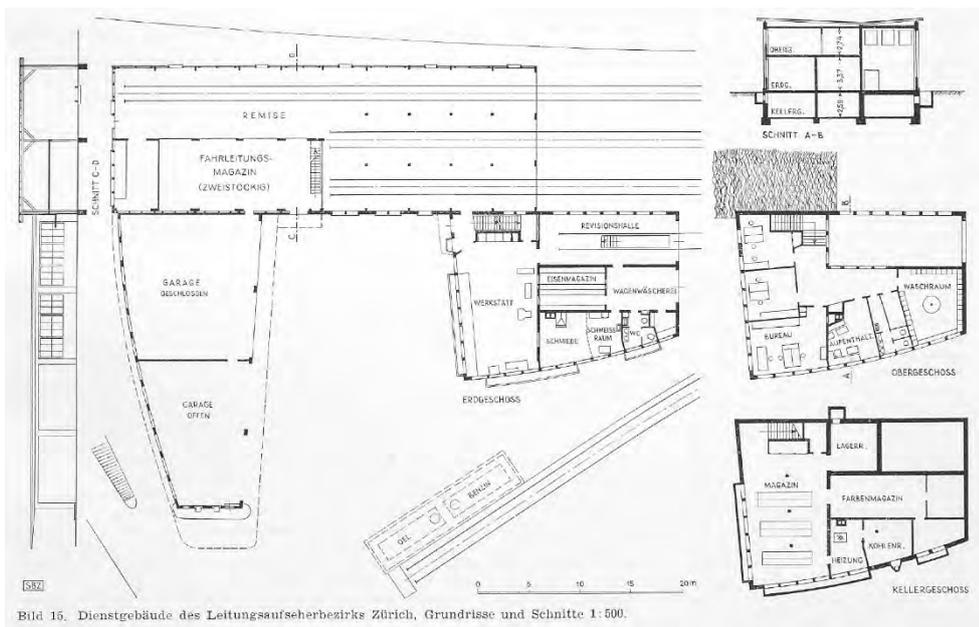
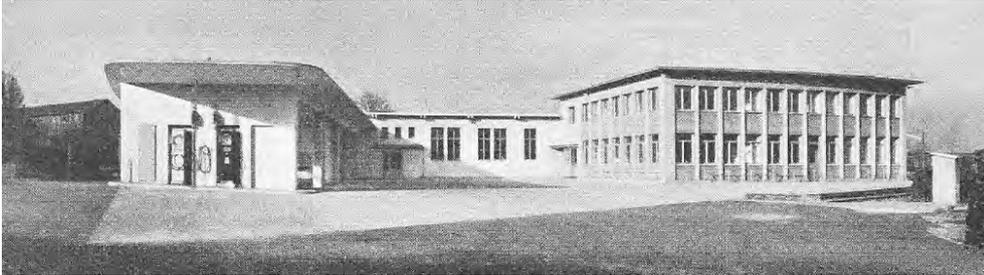
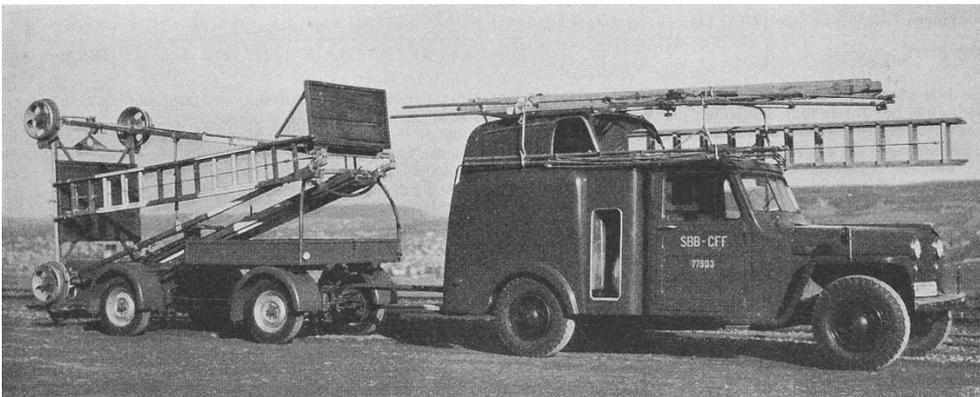


Bild 15. Dienstgebäude des Leitungsaufseherbezirks Zürich, Grundrisse und Schnitte 1:500.

Dienstgebäude Fahrleitungsunterhalt, Grundrisse und Schnitte, aus: Hans Hilfiker, Reorganisation des Fahrleitungs- Unterhaltungsdienstes des Kreises III der Schweiz. Bundesbahnen unter Einsatz technischer Hilfsmittel, in: Schweizerische Bauzeitung, 1952, Nr. 9, S. 131, 01.03.1952 (Bild Nr. D101139_76).



Dienstgebäude Fahrleitungsunterhalt, aus: Hans Hilfiker, Reorganisation des Fahrleitungs- Unterhaltsdienstes des Kreises III der Schweiz. Bundesbahnen unter Einsatz technischer Hilfsmittel, in: Schweizerische Bauzeitung, 1952, Nr. 9, S. 131, 01.03.1952 (Bild Nr. D101139_76).



Von Hans Hilfiker entwickeltes Strassen- und Schienenfahrzeug mit «Gleisbockleiter» für den Fahrleitungsunterhalt, in: Schweizerische Bauzeitung, 1952, Nr. 9, S. 129, 01.03.1952 (Bild Nr. D101139_77).



Dienstgebäude Fahrleitungsunterhalt, Garagenflügel, Ansicht von NO,
15.12.2018 (Bild Nr. D101139_73).



Dienstgebäude Fahrleitungsunterhalt, Innenhof vor der Werkstatt/Remise,
Ansicht von O, 15.12.2018 (Bild Nr. D101139_75).



Dienstgebäude Fahrleitungsunterhalt, Hauptgebäude, Ansicht von SO,
15.12.2018 (Bild Nr. D101139_74).



Dienstgebäude Fahrleitungsunterhalt, links das Hauptgebäude, rechts die
Werkstatt/Remise, Ansicht von N, 15.12.2018 (Bild Nr. D101139_79).



Dienstgebäude Fahrleitungsunterhalt, Werkstatt/Remise, Ansicht von N,
15.12.2018 (Bild Nr. D101139_78).

«Seebahneinschnitt»

Gemeinde
Zürich

Bezirk
Zürich

Quartier
Aussersihl, Enge, Wiedikon

Planungsregion
Zürich

Adresse(n)	Badenerstrasse 190 bei, Elisabethenstrasse 27 bei, Gutenbergstrasse 9 bei, Herman-Greulich-Strasse 74 bei, Kalkbreitestrasse 12 bei, Kanzleistrasse 137 bei, Kappelistrasse 11 bei, Manessestrasse 1 bei, Meinrad-Lienert-Strasse 4 bei, Schulhausstrasse 11 bei, Seebahnstrasse 251 bei, Seestrasse 45 bei, Stauffacherstrasse 179 bei, Zweierstrasse 100 bei
Bauherrschaft	Schweizerische Bundesbahnen SBB Stadt Zürich
ArchitektIn	Hermann Herter (1877–1945)
Weitere Personen	Adolf Bühler (1882–1951) (Ingenieur) Alfred Meyer (1882–1965) (Ingenieur) Arnold Hünerwadel (1877–1945) (Bildhauer) Eduard Züblin & Cie. (1910–ca.1996) (Ingenieure) Gabriel Narutowicz (1865–1922) (Ingenieur) Ida Schär-Krause (1877–1957) (Bildhauerin) Joseph Epper (1855–1924) (Ingenieur) Luigi Zanini (1896–1968) (Bildhauer) Otto Münch (1885–1965) (Bildhauer) Paul Rühl (1876–1962) (Ingenieur) Robert Grünhut (1861–1953) (Ingenieur) Termer & Chopard (Ingenieure) Theodor Rehbock (Ingenieur)
Baujahr(e)	1918–1931
Einstufung	kantonal
Ortsbild überkommunal	nein
ISOS national	ja
KGS	nein
KGS Nr.	–
Datum Inventarblatt	07.01.2020 Raphael Sollberger, Ruedi Weidmann

Objekt-Nr.	Festsetzung Inventar	Bestehende Schutzmassnahmen
261AUSEEBAHN00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUSEEBAHN00002	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUSEEBAHN00003	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUSEEBAHN00004	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUSEEBAHN00005	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261ENTUNNEL00001	RRB Nr. 3048/1981 Liste ohne Inventarblatt, AREV Nr. 1724/2019 Inventarblatt	–
261ENTUNNEL00002	RRB Nr. 3048/1981 Liste ohne Inventarblatt, AREV Nr. 1724/2019 Inventarblatt	–
261ENTUNNEL00003	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261ENTUNNEL00004	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261ENUBERFALL00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261WDSEEBAHN00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261WDSEEBAHN00002	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–

Zürich, Badenerstrasse 190 bei, Elisabethenstrasse 27 bei, Gutenbergstrasse 9 bei, Herman-Greulich-Strasse 74 bei, Kalkbreitestrasse 12 bei, Kanzleistrasse 137 bei, Kappelistrasse 11 bei, Manessestrasse 1 bei, Meinrad-Lienert-Strasse 4 bei, Schulhausstrasse 11 bei, Seebahnstrasse 251 bei, Seestrasse 45 bei, Stauffacherstrasse 179 bei, Zweierstrasse 100 bei
«Seebahneinschnitt»

261WDSEEBAHN00003	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261WDSEEBAHN00006	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–

Schutzbegründung

Der «Seebahneinschnitt», der im Zuge der Tieferlegung der linksufrigen Zürichseebahn 1918–1927 entstandene Bahngraben, erstreckt sich zwischen dem «Kohledreieck» westlich des Hauptbahnhofs (Bahnhofplatz 15 u. a.; 261AA01592 u. a.) bis zum Bahnhof Zürich Wollishofen (Seestrasse 331 u. a.; 261WO00348 u. a.). Er ist eine der grössten Bahnanlagen der Schweiz, die als gestalterische Einheit errichtet wurden, sicherlich die grösste innerstädtische. Das Ensemble umfasst verschiedene verkehrstechnische, architektonische, städtebauliche und künstlerische Elemente:

- den Bahneinschnitt selbst mit der Trasse, die begleitenden, teils mit Platanenreihen begrünt Böschungen und/oder Stützmauern und den darauf montierten Staketengeländern (261AUSEEBAHN00001),
- einen einzelnen Brunnen (261WDSEEBAHN00006),
- sechs Strassenüberführungen (261AUSEEBAHN00002, 261AUSEEBAHN00003, 261AUSEEBAHN00004, 261AUSEEBAHN00005, 261WDSEEBAHN00001, 261WDSEEBAHN00002 und 261WDSEEBAHN00003),
- die Treppe und Passerelle Kalkbreitestrasse/Seebahnstrasse (261WDSEEBAHN00002),
- den Ulmbergtunnel zwischen dem Bahnhof Zürich Wiedikon (Baumgartnerstrasse 3 u. a.; 261WD02412 u. a.) und dem Bahnhof Zürich Enge (Bederstrasse 1 u. a.; 261EN01270 u. a.) mit seinem Südportal (261ENTUNNEL00001) und dem Sihlüberfall (261ENUEBERFALL00001)
- und den Engetunnel zwischen dem Bahnhof Zürich Enge und dem Stadtteil Wollishofen mit seinem Nordportal (261ENTUNNEL00002), der Überdeckung mit einer Grünanlage mit Brunnen (261ENTUNNEL00003) und dem ebenfalls mit einer Grünanlage bestückten Südportal (261ENTUNNEL00004).

Mit dem Wachstum der Zürcher Vororte im Zuge der grossen Industrialisierungswelle Ende des 19. Jh. und dem damit einhergehenden Mehrverkehr auf Schienen und Strassen wurde die 1875 ebenerdig angelegte Trasse der «Linksufrigen» mehr und mehr zu einem innerstädtischen Verkehrshindernis; Barrieren blieben immer länger geschlossen, Trams, die die Trasse ebenerdig kreuzten, durften sie aus Sicherheitsgründen nicht mehr passieren. Eine öffentliche Debatte um eine Lösung des Verkehrsproblems entbrannte: Die Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB, später die Schweizerischen Bundesbahnen SBB, erachteten eine (billigere) Hochbahn als geeignet, die Stadt Zürich verlangte aus städtebaulichen Gründen die Tieferlegung der Trasse. Die Stadt setzte sich durch und erreichte, dass die Anlage vom SBB-Oberingenieur Robert Grünhut und vom Zürcher Stadtbaumeister Hermann Herter gemeinsam geplant und verschiedene Künstler zur Ausgestaltung beigezogen wurden. Damit zielte man auf eine besonders sorgfältig in die städtische Umgebung eingepasste und nicht alleine an den Bedürfnissen des Verkehrs ausgerichtete Lösung mit ansprechender Gestaltung. Heute beeindruckt die aus dieser Zusammenarbeit entstandene gestalterische Qualität der städtebaulichen Grossform, die sich bis hin zu liebevoll gestalteten Details erstreckt. Die städtebauliche Bedeutung des «Seebahneinschnitts» als herausragender Zeuge der Verkehrsgeschichte und der Zürcher Stadtentwicklung geht jedoch weit über seinen eigenen Perimeter hinaus, veranlassten die grossflächigen Veränderungen die Stadt nämlich in den Folgejahren, zahlreiche Strassen, Plätze und öffentliche Anlagen neu zu errichten, u. a. wurde der alte Ulmbergtunnel (Brandschenkestrasse 50 bei) in einen Strassentunnel um- und die Sport- und Parkanlage Sihlhölzli im aufgefällten ehem. Sihlbett neu erbaut. Alle im Zuge der Tieferlegung und unmittelbar danach errichteten Bauten wurden vorerst in der Formensprache des Neoklassizismus, später der Moderne realisiert und verhalfen dem Zürcher Stadtbild zu einer umfangreichen Erneuerung.

Auch aus technik- und architekturgeschichtlicher Sicht ist der «Seebahneinschnitt» von grosser Bedeutung. Die Arbeiten umfassten umfangreiche Landenteignungen, den Abbruch von 53 Häusern, die Verlegung des Sihlbetts, den Bau zweier Tunnel (einer davon unter dem neuen Sihlbett hindurch) das Ausbaggern des Bahneinschnitts, den Neubau der beiden Bahnhöfe Zürich Wiedikon und Zürich Enge, der Strassenüberführungen sowie das Einrichten von öffentlichen Plätzen und Grünanlagen entlang und über der Strecke. Der Bau der Einschnitte und Tunneln mitten in und unter

Zürich, Badenerstrasse 190 bei, Elisabethenstrasse 27 bei, Gutenbergstrasse 9 bei, Herman-Greulich-Strasse 74 bei, Kalkbreitestrasse 12 bei, Kanzleistrasse 137 bei, Kappelistrasse 11 bei, Manessestrasse 1 bei, Meinrad-Lienert-Strasse 4 bei, Schulhausstrasse 11 bei, Seebahnstrasse 251 bei, Seestrasse 45 bei, Stauffacherstrasse 179 bei, Zweierstrasse 100 bei
«Seebahneinschnitt»

dicht bebautem Stadtgebiet war für die SBB eine neue, diffizile Aufgabe, beim Bau der Tunneldecken und Strassenüberführungen, aber auch bei den Bahnhofbauten und den Perrondächern kam jeweils neuste Bautechnik zur Anwendung. Die Strassenüberführungen (heute teilweise denkmalpflegerisch begleitete Ersatzneubauten) sind frühe Beispiele sorgfältig gestalteter Eisenbetonbrücken. In den Fahrbahnplatten wurden schweizweit erstmals Differdinger Träger verwendet (in Differdange, Luxemburg gefertigte Stahlträger, durch deren Ausführung als Breitflanschträger die Bauhöhe der Querträger markant vermindert werden konnte). Die Wiesenböschungen, die einheitlich gestalteten Stützmauern aus Kalkstein und Granit, die begleitenden Platanenreihen und das einheitliche Staketengeländer als Einfriedung aller Streckenabschnitte prägen das einheitliche Erscheinungsbild des Seebahneinschnitts. Das Geländer selbst ist eine filigrane Schlosser- und Schweisserarbeit, sein runder Verlauf an den Brückenköpfen verleiht der Anlage eine dynamische, den flüssigen Verkehr symbolisierende Wirkung. Damit die Bahnlinie unter der Sihl hindurchgeführt werden konnte, musste das alte Flussbett verlegt, kanalisiert und die Sihl über eine längere Strecke auf höherem Niveau gehalten werden, um schliesslich erst nach der Überquerung der Trasse (im Ulmbergtunnel) wieder auf ihr historisches Niveau zu fallen. Seine Konstruktionsart als Betonröhre mit einer Abdichtung aus Blei sowie der Abdeckung von Röhre und Tosbecken durch verankerte Granitquader war damals in der Schweiz noch kaum bekannt. Die öffentlichen Anlagen mit Bäumen, Sitzbänken, chaussierten Wegen und Rasenflächen sowie von Bildhauern gestalteten Brunnen und Kunstwerken sind von hoher künstlerischer Qualität und markieren den Streckenverlauf des «Seebahneinschnitts» im Stadtbild. Der Zustand der Gesamtanlage ist insg. gut, einzelne spätere Interventionen wie z. B. Lärmschutzwände beeinträchtigen partiell ihre einheitliche Wirkung, einige v. a. künstlerische oder umgebungsgestalterische Elemente leiden unter Vernachlässigung.

Nicht zuletzt sind die Bauten des «Seebahneinschnitts» Schlüsselwerke im Œuvre des bedeutenden Architekten und Zürcher Stadtbaumeisters Hermann Herter, des SBB-Oberingenieurs Robert Grünhut und der weiteren federführend am Bau beteiligten Personen. Aus Herter's Hand stammen neben verschiedenen Quartierbebauungsplänen (Milchbuck, Sihlhölzli u. a.) auch einige öffentliche Bauten, wie z. B. die bekannten Tramwarteallen am Paradeplatz (1928) und beim Bellevue (1939), das Amtshaus V von 1934 (Lindenhofstrasse 19; 261AA01872) oder das Hallenbad City von 1938–1941 (Sihlstrasse 71; 261AA01937), an denen sich der Übergang vom Neoklassizismus zur Moderne beispielhaft ablesen lassen. Robert Grünhut aus Brünn war bereits 1882–1890 beim Bau österreichischer Staatsbahnen in Galizien und in den Alpen tätig. Zwischen 1891 und 1902 war er Ingenieur der Schweizerischen Centralbahn SCB in Bern und Aarau und leitete u. a. den Umbau der Bahnhöfe Thun und Olten. 1915 wurde er von den SBB zum Oberingenieur für den Kreis III (Zürich und Ostschweiz) ernannt, und nach seiner Pensionierung 1928 folgte er einem Ruf der ETH Zürich als Dozent für Eisenbahn- und Strassenbau. Adolf Bühler, Chef der Sektion Brückenbau der SBB, der insb. die Strassenüberführungen entwarf, verhalf in den 1920er Jahren der Schweisstechnik im Brückenbau zum Durchbruch und baute in den 1940er Jahren schliesslich die europaweit ersten Bahnbrücken aus vorgespanntem Beton, u. a. die Grandfey-Brücke in Freiburg oder den viergleisigen Aareübergang in Bern. Der federführende Ingenieur des Sihlüberfalls, der polnische Wasserbauingenieur Gabriel Narutowicz (1865–1922) aus Telšiai (heute Litauen), wurde 1907 zum Professor für Wasserbau am Polytechnikum Zürich ernannt. Als sein wichtigstes Ingenieurbauwerk gilt das 1917–1920 erstellte Wasserkraftwerk Mühleberg, zudem war er Mitglied der eidg. Kommission zur Rheinregulierung. Nach der Wiedererlangung der Unabhängigkeit Polens gewann Marschall Józef Piłsudski (1867–1935) ihn 1920 als Minister für Öffentliche Angelegenheiten, Verkehr und Bauwesen für den Wiederaufbau des Landes. 1922 wurde Narutowicz zum ersten polnischen Staatspräsidenten gewählt, nach wenigen Tagen im Amt jedoch ermordet.

Schutzzweck

Erhaltung und Pflege der bauzeitlichen Substanz aller schützenswerten Bauten und Anlagen des im Zuge der Tieferlegung der linksufrigen Zürichseebahn errichteten «Seebahneinschnitts». Erhaltung und Pflege der Trasse, der Böschungen, der bauzeitlichen Stützmauer und der Staketengeländer. Pflege des historischen Pflanzen- und Baumbestands innerhalb der Gesamtanlage (insb. Baumalleen und die Grünanlagen auf den Tunneldecken). Erhaltung aller künstlerischen Elemente aus der Bauzeit (insb. Brunnen, Figuren usw.).

Zürich, Badenerstrasse 190 bei, Elisabethenstrasse 27 bei, Gutenbergstrasse 9 bei, Herman-Greulich-Strasse 74 bei, Kalkbreitestrasse 12 bei, Kanzleistrasse 137 bei, Kappelistrasse 11 bei, Manessestrasse 1 bei, Meinrad-Lienert-Strasse 4 bei, Schulhausstrasse 11 bei, Seebahnstrasse 251 bei, Seestrasse 45 bei, Stauffacherstrasse 179 bei, Zweierstrasse 100 bei
«Seebahneinschnitt»

Kurzbeschreibung

Situation/Umgebung

Der insg. rund 3.7 km lange «Seebahneinschnitt» bezeichnet den Streckenabschnitt der linksufrigen Zürichseebahn zwischen der Abzweigung beim «Kohledreieck» (vgl. das Inventarblatt zum Dienstgebäude Fahrleitungsunterhalt; Remisenstrasse 7; 261AU04535) im N bis kurz nach dem Südportal des Engetunnels beim Landhaus «Muraltengut» (Seestrasse 201; 261EN00041) im S. Der nördliche Streckenabschnitt bis zum Bahnhof Zürich Wiedikon liegt in einem ca. 6 m tiefen, drei bis vier Gleise breiten Graben und umfährt in einem Halbkreis das Langstrassenquartier. Danach verläuft die Strecke nach SO weiter durch den Ulmbergtunnel zum Bahnhof Zürich Enge, und weiter durch den Engetunnel nach Wollishofen. Die Tunnels wurden grösstenteils in Tagebauweise erstellt, auf ihren Überdeckungen sowie auf etlichen Flächen entlang des offenen Grabens richtete die Stadt Zürich dekorative und öffentlich zugängliche Grünanlagen mit einheitlichen gestalterischen Elementen und insg. elf Brunnen ein, darunter auch diejenige entlang der Hermann-Greulich-Strasse zwischen Hohl- und Kanzleistrasse, das Plätzchen zwischen Seebahn- und Meinrad-Lienert-Strasse, die «Baumgartneranlage» (heute Busbahnhof am Bahnhof Zürich Wiedikon) und ein Plätzchen bei der Tramhaltestelle Brunaustrasse.

Objektbeschreibung

Trasse, Böschungen, Stützmauern, Staketengeländer und Platanenreihen
(261AUSEEBAHN00001)

Beim «Kohledreieck» biegen vier Gleise vom Hauptbahnhof und zwei von Altstetten nach S in den «Seebahneinschnitt» ein und vereinigen sich zu einer viergleisigen, Trasse, eingetieft in einen bis zu 6 m tiefen Graben. Nach der Abzweigung des Zimmerberg-Basistunnels laufen drei Gleise weiter zum Bahnhof Zürich Wiedikon. Nach der Abzweigung nach Zürich Giesshübel führen noch zwei Gleise weiter zum Bahnhof Enge und nach Wollishofen. Der offene Abschnitt der Trasse ist geprägt von Stützmauern aus Naturstein, grasbewachsenen Böschungen sowie einfachen oder doppelten Platanenreihen. Dieselben Elemente finden sich auch bei anderen Abschnitten des «Seebahneinschnitts», so z. B. Platanenreihen in der Sportanlage Sihlhölzli oder baugleiche Stützmauern und Staketengeländer entlang der Seestrasse. Alle Mauern sind im Läuferverbund aus bossierten Hausteinen gefügt und vermörtelt. Leicht vorspringend versetzte, flache Granitplatten bilden vielerorts die Mauerkrone. Das Mauerwerk besteht aus Kalkstein (Lägerkalk) mit zwei Ausnahmen: einem Abschnitt unter dem Tramdepot an der Elisabethenstrasse (Elisabethenstrasse 43; 261AU03510) und den Mauern im Areal des Bahnhofs Zürich Enge; diese sind aus Granit. Die meisten Mauern sind geneigt (die Neigungen variieren), nur die Mauer unter dem Tramdepot und die Widerlager der Strassenüberführungen sind senkrecht. In der Regel stützen sie die Böschung, gegen die Widerlager der Überführungen hin steigen sie oft bis auf die Höhe des Strassenniveaus an. An drei Stellen stehen Mauern ohne Böschung bis zum Strassenniveau (bei der Badenerstrasse 190, unter dem Tramdepot sowie unter der Grütlistrasse beim Bahnhof Enge). Der gesamte Gleisraum zwischen der Hohlstrasse und dem Südportal des Engetunnels war urspr. von ein- und demselben eisernen Staketengeländer umzäunt. Etwas dickere Pfosten im Abstand von ca. 1.5 m stehen über den Böschungen auf einer Reihe von Randsteinen aus Granit. Der Handlauf besteht aus zwei U-Profilen. Das obere, breitere, abgerundete Profil ist über das untere, schmalere gehämmert. Die einzelnen Abschnitte wurden zusammengeschweisst und verschliffen und mit Eisenglimmerfarbe gestrichen. Der Grossteil dieser Einfriedung ist erhalten. Bei den Strassenüberführungen läuft das Geländer in gleichmässigen Kurven auf die Brüstungsmauern der Brücken zu, an einigen später veränderten Ecken wurde die Kurve durch ein Alugeländer ersetzt. Das Geländer ist mit den gemauerten Brückenköpfen nicht verbunden; der Handlauf endet nach dem letzten Pfosten jeweils in einer geschmiedeten Schnecke.

Strassenüberführung Hohlstrasse (261AUSEEBAHN00002)

Die fünf Strassenüberführungen Hohl-, Badener-, Kalkbreite-, Kanzlei- und Stauffacherstrasse sind alle von gleicher Bauweise, jedoch unterschiedlich lang und breit. Im Abstand von 1.40 bis 1.55 m überspannen breitflanschige Differdinger Träger den Bahneinschnitt. Die Träger sind durch Stehbleche gleicher Höhe und Winkeleisen miteinander verbunden, die darauf aufliegenden Fahrbahnplatten sind Stahlbetonkonstruktionen. Die Widerlager sind seitlich über die Fahrbahn hinaufgezogen und bilden brusthohe, achteckige, gemauerte Postamente, die von einer massiven Granitplatte gedeckt sind und beidseitig den Brückenkopf markieren. Zwischen den Postamenten sind die betonierten, mit Granitplatten gedeckten Brüstungsmauern über den Bahneinschnitt

Zürich, Badenerstrasse 190 bei, Elisabethenstrasse 27 bei, Gutenbergstrasse 9 bei, Herman-Greulich-Strasse 74 bei, Kalkbreitestrasse 12 bei, Kanzleistrasse 137 bei, Kappelistrasse 11 bei, Manessestrasse 1 bei, Meinrad-Lienert-Strasse 4 bei, Schulhausstrasse 11 bei, Seebahnstrasse 251 bei, Seestrasse 45 bei, Stauffacherstrasse 179 bei, Zweierstrasse 100 bei «Seebahneinschnitt»

gespannt. Seitlich angefügte Bleche, die das Herabfallen von Gegenständen auf die Gleise einschränken, gehören zur urspr. Ausstattung. Die Überführung Hohlstrasse hat als einzige zwei Joche, eine gewölbte Fahrbahnplatte und eine Mittelstütze – eine Mauer aus Stahlbeton mit drei Rundbogenöffnungen. 2018–2019 wurde die Fahrbahnplatte ersetzt; Mittelstütze und Widerlager samt Brückenköpfen blieben bauzeitlich erhalten. Die neue Fahrbahnplatte ist ein Stahl-Beton-Verbundträger. Anstelle der Betonbrüstung wurde ein Geländer montiert, das dem alten Staketengeländer ähnelt, aber zur Absturzicherung für Motorfahrzeuge stärker ausgebildet ist.

Strassenüberführung Stauffacherstrasse (261AUSEEBAHN00003)

Die Strassenüberführung Stauffacherstrasse ist 21 m breit und bauzeitlich erhalten. Sie wurde nicht für eine bestehende Strasse, sondern vorsorglich erstellt; die Stadt verlängerte diesen Strassenzug erst nach 1927 über den Einschnitt hinaus. Ein feiner Unterschied zu den übrigen Brücken ist erkennbar: Die Granitplatten auf der Brüstung sind nicht horizontal, sondern in Form eines flachen, asymmetrischen Satteldachs behauen.

Strassenüberführung Kanzleistrasse (261AUSEEBAHN00004)

Die Strassenüberführung Kanzleistrasse ist mit 15.5 m die schmalste. Sie ist bauzeitlich erhalten, wurde ebenfalls vorsorglich erstellt, auch ihre Brüstungen sind in Form eines flachen, asymmetrischen Satteldachs behauen.

Strassenüberführung Badenerstrasse (261AUSEEBAHN00005)

Die Strassenüberführung Badenerstrasse ist 21.5 m breit. Graniteinsätze in den gemauerten Postamenten an den Brückenköpfen zeigen, dass sie urspr. die Kandelaber der Strassenbeleuchtung oder der Fahrleitung der Trams trugen.

Meinrad-Lienert-Brunnen (261WDSEEBAHN00006)

Im Spickel zwischen der Seebahnstrasse und der Meinrad-Lienert-Strasse richtete die Stadt eine chaussierte Anlage mit Bäumen und Sitzbänken ein. Sie gehört zur Reihe von öffentlichen Anlagen entlang des Bahneinschnitts. Im Spitz der Anlage steht ein Brunnen von Otto Münch aus Granit (heute zurückversetzt). Die Mitte ziert eine Säule aus dunklem Stein, die in einem flachen, runden, von einem Staketengeländer gefassten und von zwei Auslaufrohren (bzw. -hähnen) gespiesenen Becken steht. Zitate aus den Werken des Dichters Meinrad Lienert (1865–1933) sind in goldener Schrift auf die Säule geschrieben. Auf der Säule sitzt eine kleine männliche Figur mit Mäntelchen. Der Meinrad-Lienert-Brunnen ist einer von insg. 11 runden Brunnen in den neuen Grünanlagen über und am «Seebahneinschnitt».

Strassenüberführung Kalkbreitestrasse (261WDSEEBAHN00001)

Die Strassenüberführung Kalkbreitestrasse ist 18.5 m breit. Im Zuge der Verbreiterung der Seebahnstrasse wurde am südlichen Eck (bei Kalkbreitestr. 33) der urspr. rund verlaufende Zugang zur Brücke abgeschrägt und mit einer kurzen Betonstützmauer unterfangen (wie bei der Strassenüberführung Zweierstrasse).

Strassenüberführung Zweierstrasse (261WDSEEBAHN00003)

Die Strassenüberführung Zweierstrasse ist 19 m breit und 30 m lang. Sie überquert die Perronanlagen des Bahnhofs Wiedikon mit vier unterschiedlich grossen Öffnungen (da diese auf den Perrons stehen). Die Überführung wurde (wie die 2019 totalersetzte Strassenüberführung Bederstrasse) als Plattenbalken mit Rippendecken aus Stahlbeton konstruiert, der auf armierten Pendelstützen und gemauerten Widerlagern aufliegt. Auch die Fahrbahnplatte der Strassenüberführung Zweierstrasse wurde durch eine neue in gleicher Form ersetzt. Da die Längsträger der Brücke leicht bogenförmig sind, ergibt sich für jede Öffnung eine eigene Form, die sich im UG des Aufnahmegebäudes wiederholt. Die Stützen sind in je sechs einzelne Pendelstützen von quadratischem Grundriss mit abgefasten Kanten aufgelöst. Sie sind aus Stahlbeton und blieben beim Ersatz der Fahrbahnplatte erhalten, ebenso die aus Kalkstein gemauerten Widerlager und die betonierte Brückenbrüstung. Am westlichen Eck (bei Zweierstr. 100) wurde der urspr. rund verlaufende Zugang zur Brücke abgeschrägt und mit einer kurzen Betonstützmauer unterfangen (wie bei der Strassenüberführung Kalkbreitestrasse).

Treppe und Passerelle Kalkbreitestrasse/Seebahnstrasse (261WDSEEBAHN00002)

Am nördlichen Ende des Perrons 1 des Bahnhofs Zürich Wiedikon führt eine aus Granit gemauerte Treppe über einen Absatz hinauf zur Passerelle und zur Strassenüberführung Kalkbreitestrasse. Unter der Treppe liegen drei heute geschlossene Aborte, deren Holztüren vergitterte Glasscheiben aufweisen und von je zwei senkrechten Fensterchen flankiert sind. Ein kleiner Wandbrunnen aus

Zürich, Badenerstrasse 190 bei, Elisabethenstrasse 27 bei, Gutenbergstrasse 9 bei, Herman-Greulich-Strasse 74 bei, Kalkbreitestrasse 12 bei, Kanzleistrasse 137 bei, Kappelistrasse 11 bei, Manessestrasse 1 bei, Meinrad-Lienert-Strasse 4 bei, Schulhausstrasse 11 bei, Seebahnstrasse 251 bei, Seestrasse 45 bei, Stauffacherstrasse 179 bei, Zweierstrasse 100 bei
«Seebahneinschnitt»

Granit hat sein Pendant am anderen Perronende beim Aufnahmegebäude. Auf dem Treppenabsatz ist heute ein Gittertor angebracht, mit dem sich der Bahnhof nachts schliessen lässt. Die Fussgängerpasserelle über den Seebahngraben bildet den nördlichen Zugang zum Mittelperron des Bahnhofs, ihre Widerlager sind bauzeitlich erhalten, der Träger sowie die Treppe hinunter zum Mittelperron hingegen wurden um 2005 ersetzt.

Sihlüberfall (261ENUUEBERFALLO0001)

Der «Sihlüberfall» erscheint als gewöhnliche Staustufe, darunter liegt jedoch der Ulmbergtunnel. Für seinen Bau musste das Flussbett der Sihl um bis zu 4.6 m angehoben und bis zu 900 m nach SO verlegt und kanalisiert werden. Zuvor wurde die Tunnelröhre gebaut (teilweise im Tagebauverfahren, bspw. im Verlauf der heutigen Schimmelstrasse) und mit einer Bleihaut abgedichtet. Die Überdeckung des Tunnels bei der Unterquerung der Sihl sowie das Tosbecken des Überfalls sind äusserst massive Konstruktionen, da sie über möglichst lange Zeit dem Geröll standhalten muss, das die Sihl bei Hochwassern mitführt, gleichzeitig sollte das Rauschen des «Wasserfalls» im innerstädtischen Raum möglichst leise sein und das Wasser danach in gleichmässigem Tempo weiterfliessen. Ausgedehnte Laborversuche führten zur realisierten Form.

Ulmbergtunnel, Südportal (261ENTUNNEL00001)

Der Ulmbergtunnel wurde im südlichen Bereich in bergmännischem Verfahren gegraben. Das Südportal, welches das Areal des Bahnhofs Zürich Enge gegen N begrenzt, ist mit Keilsteinen aus Granit gefasst und endet in drei Schlusssteinen. Die Portalwand ist regelmässig im Läuferverbund gemauert und von Granitplatten bedeckt.

Engetunnel, Nordportal (261ENTUNNEL00002)

Das nördliche Ende des Engetunnels wurde auf 17 m Länge mit einem flachen Stahlbeton-Tonnengewölbe überspannt, über welches hinweg eine Treppenanlage hinauf zur Kirche Enge (Bürglistrasse 15; 261EN00677) führt. Das Tunnelportal selbst ist mit Keilsteinen aus Granit gefasst, die im äusseren Teil bossiert, im inneren glatt bearbeitet und abgerundet sind. Eine doppelte Kehle zieht sich als Verzierung über die Steine. Zwei Löwen-Reliefs aus Granit von Arnold Hünerwadel verzieren die Stützmauern an der Seestrasse, die aus Granitquadern gefügt sind.

Engetunnel, Überdeckung mit Grünanlage (261ENTUNNEL00003)

Der 900 m lange Engetunnel wurde auf ca. 200 m bergmännisch erstellt, insg. fast 700 m an beiden Enden hingegen im Tagebau, wofür etliche Häuser abgebrochen werden mussten. Im bergmännisch abgetragenen Teil wurde das Gewölbe wegen der dünnen Überdeckung von nur 5–8 m in Ringen von 3 m Länge aus Beton gegossen. Auf den ersten 100 Metern hinter dem Nordportal hat der hier urspr. dreispurige Tunnel eine Überdeckung aus einbetonierten Differdinger Trägern erhalten. Der freigewordene Raum zwischen der See- und der Grütlistrasse auf der Länge vom Bahnhof Zürich Enge bis zur Sternenstrasse wurde als öffentliche Promenade mit Kieswegen, Rasenflächen, Blumenrabatten, einem grossen Brunnen sowie Sitzbänken gestaltet und mit Büschen bepflanzt. Der südlichste Teil der Anlage ist ein Kinderspielplatz.

Engetunnel, Südportal mit Grünanlage (261ENTUNNEL00004)

Für die gemauerte Ummantelung des Südportals und der anschliessenden Stützmauer Muraltengut wurden die üblichen Kalksteinquader verwendet; an die ausnahmsweise Verwendung von Granit im Bahnhof Enge erinnert hier die Gewölbestirn mit Keilsteinen aus Granit. Auch auf der Überdeckung des Südportals wurde eine öffentliche Anlage eingerichtet, deutlich kleiner als diejenige beim Nordportal. Das dreieckige Plätzchen wird an der Südseite von der Brüstungsmauer über dem Portal begrenzt, die aus Kalksteinquadern gemauert und mit einer Lage aus Granitplatten abgedeckt ist. Vom Abhang zum Strandbadweg trennt sie ein Staketengeländer und von der Strasse ein Geländer aus waagrechten Stahlrohren. In der Mitte der chaussierten, heute von kräftigem Ruderalbewuchs eroberten Fläche steht eine runde Brunnenschale mit der Brunnenfigur «Rufender Knabe» der Künstlerin Ida Schär-Krause von 1932 auf einer runden Sockelplatte mit Hundetränkbrunnen.

Baugeschichtliche Daten

1875 Bau der linksufrigen Zürichseebahn mit dem alten Ulmbergtunnel, dem alten Bahnhof Zürich Wiedikon (etwa bei der Seebahnstrasse 110), dem alten Bahnhof Enge (etwa bei Alfred-Escher-Strasse 35), dem Bahnhof Zürich Wollishofen und mehreren Niveauübergängen für die Querstrassen, Bauherrschaft: Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB, Ingenieur: Robert Moser (1838–1918)

Zürich, Badenerstrasse 190 bei, Elisabethenstrasse 27 bei, Gutenbergstrasse 9 bei, Herman-Greulich-Strasse 74 bei, Kalkbreitestrasse 12 bei, Kanzleistrasse 137 bei, Kappelistrasse 11 bei, Manessestrasse 1 bei, Meinrad-Lienert-Strasse 4 bei, Schulhausstrasse 11 bei, Seebahnstrasse 251 bei, Seestrasse 45 bei, Stauffacherstrasse 179 bei, Zweierstrasse 100 bei «Seebahneinschnitt»

- 1918–1922 Abbruch von 53 Häusern, Verlegung der Sihl, Aufschüttung der «zahmen Sihl», Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB und Stadt Zürich, Ingenieur: Robert Grünhut
- 1919–1926 Ausbaggerung des Bahneinschnitts zwischen der Hohlstrasse und der Birmensdorferstrasse, Erstellung der Stützmauern, Staketengeländer und Platanenreihen (261AUSEEBAHN00001), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB und Stadt Zürich, Ingenieur: Robert Grünhut, Architekt: Hermann Herter
- 1920–1922 Bau des neuen Ulmbergtunnels (261ENTUNNEL00001), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB und Stadt Zürich, Ingenieur: Robert Grünhut; Bau des Sihlüberfalls (261ENUEBERFALL00001), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB und Stadt Zürich, Ingenieure: Gabriel Narutowicz, Josef Epper und Theodor Rehbock
- 1922–1923 Bau der Strassenüberführung Bederstrasse (Bederstrasse 25 bei) beim Bahnhof Zürich Enge, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Ingenieure: Terner & Chopard und Eduard Züblin & Cie.
- 1923–1925 Bau des Engetunnels (261ENTUNNEL00002 und 261ENTUNNEL00004), Verbreiterung der Seestrasse mit einheitlicher Gestaltung von Mauern, Brüstungen, Toren und Treppen, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB und Stadt Zürich, Ingenieur: Robert Grünhut, Architekt: Hermann Herter
- 1925 Bau der Strassenüberführung Zweierstrasse (261WDSEEBAHN00003), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Ingenieure: Terner & Chopard und Eduard Züblin & Cie.
- 1925–1926 Bau der Strassenüberführungen Hohl- (261AUSEEBAHN00002), Badener- (261AUSEEBAHN00005) und Kalkbreitestrasse (261WDSEEBAHN00001), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB und Stadt Zürich, Ingenieur: Adolf Bühler
- 1927–1928 Bau der Treppe und Passerelle Kalkbreitestrasse/Seebahnstrasse (261WDSEEBAHN00002), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekt: Hermann Herter
- 1927–1928 Bau der Strassenüberführungen Stauffacher- (261AUSEEBAHN00003) und Kanzleistrasse (261AUSEEBAHN00004), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Ingenieur: Adolf Bühler
- 1927–1931 Bau der verschiedenen, teils öffentlichen Grünanlagen mit insg. 11 Brunnen (261WDSEEBAHN00006, 261ENTUNNEL00003 und 261ENTUNNEL00004), Bauherrschaft: Stadt Zürich, Architekt: Hermann Herter, Bildhauerinnen und Bildhauer: Arnold Hünerwadel, Ida Schär-Krause, Luigi Zanini, Otto Münch
- 1961 Bau der Tankstelle (Seebahnstrasse 110; 261WD05216) südlich des Bahnhofs Zürich Wiedikon, Verbreiterung Seebahnstrasse und Bau zweier Stützmauern aus Beton über der Böschung des Bahneinschnitts zwischen der Zweier- und der Kalkbreitestrasse
- um 1996 Ersatz der Tankstelle
- 2007–2008 Teilersatz der Strassenüberführung Zweierstrasse, Bauherrschaft: SBB AG, Ingenieur: Gerber + Partner (o. A. – o. A.)
- 2018 Erneuerung der Fahrleitungsjoche, Montage von Stromschienen über verschiedenen Bereichen der Trasse, Bauherrschaft: SBB AG
- 2018–2019 Teilersatz der Strassenüberführung Hohlstrasse, Bauherrschaft: SBB AG
- 2019 Totalersatz der Strassenüberführung Bederstrasse, Bauherrschaft: SBB AG

Literatur und Quellen

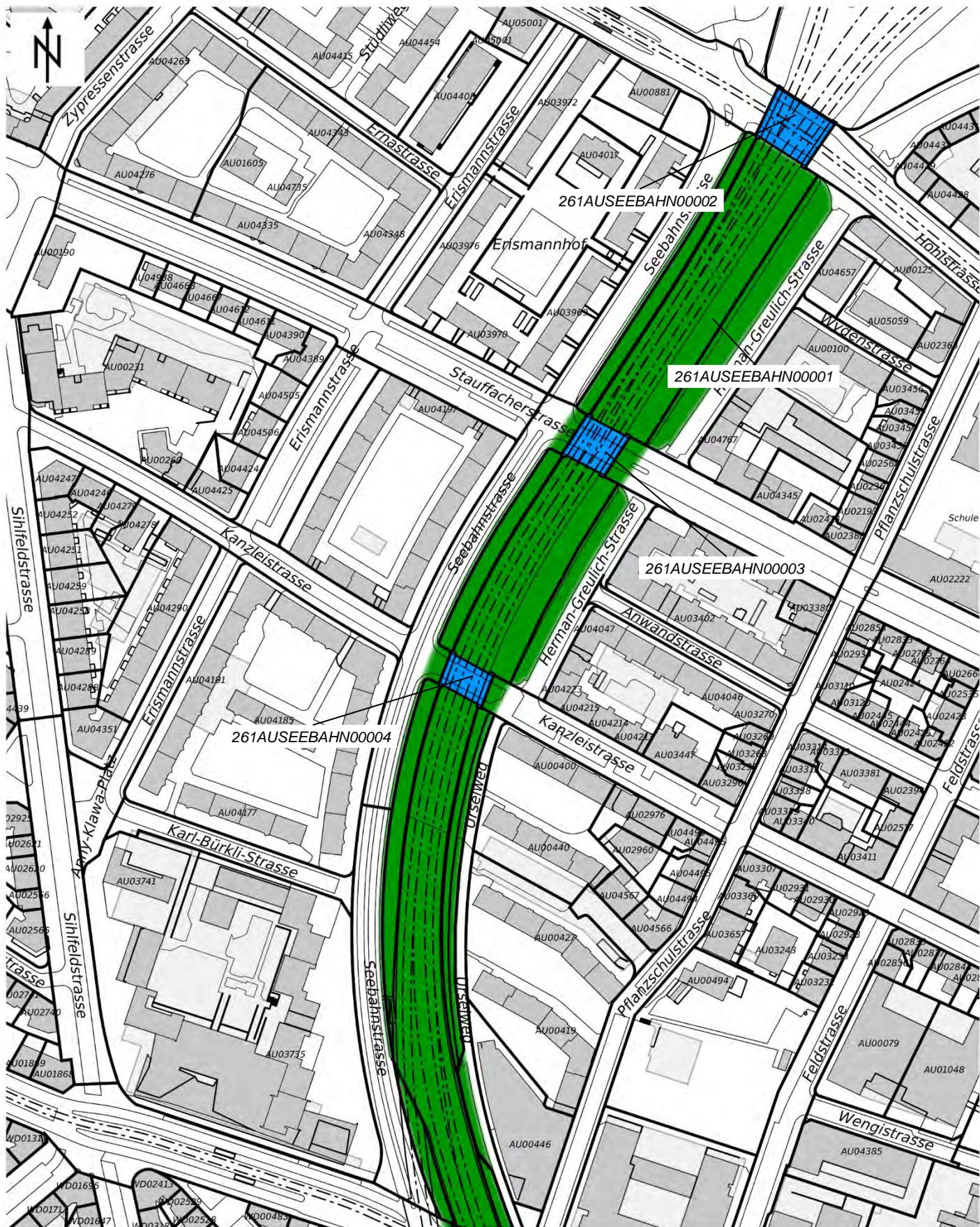
- A. Dudler, Paul Rühl (Nekrolog), in: Schweizerische Bauzeitung, 1963, S. 85.
- Alfred Meyer, Adolf Bühler (Nekrolog), in: Schweizerische Bauzeitung, 1952, S. 28–29.
- B. Terner, Robert Grünhut (Nekrolog), in: Schweizerische Bauzeitung, 1954, S. 76–77.
- Baukultur in Zürich, Aussersihl. Industrie, hg. von Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Zürich 2004.
- Baukultur in Zürich, Enge, Wollishofen, Leimbach, hg. von Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Zürich 2006.

Zürich, Badenerstrasse 190 bei, Elisabethenstrasse 27 bei, Gutenbergstrasse 9 bei, Herman-Greulich-Strasse 74 bei, Kalkbreitestrasse 12 bei, Kanzleistrasse 137 bei, Kappelistrasse 11 bei, Manessestrasse 1 bei, Meinrad-Lienert-Strasse 4 bei, Schulhausstrasse 11 bei, Seebahnstrasse 251 bei, Seestrasse 45 bei, Stauffacherstrasse 179 bei, Zweierstrasse 100 bei
«Seebahneinschnitt»

- Baukultur in Zürich, Wiedikon, Albisrieden, Altstetten, hg. von Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Zürich 2005.
- Halina Florkowska-Frančić, Gabriel Narutowicz, in: Historisches Lexikon der Schweiz, www.hls-dhs-dss.ch/de/articles/028450, Stand 03.09.2019.
- Hans-Peter Bärtschi: Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Mietskasernenbau: Städtebau- und Technikgeschichte der Arbeiterstadt Aussersihl-Zürich bis 1910, Basel/Boston 1980, insb. S. 216 und 491.
- Hermann Herter, Die Neuanlagen und der Bebauungsplan des Sihlhölzli-Quartiers in Zürich, in: Schweizerische Bauzeitung, 1933, S. 114–116.
- Jürg Konzett u. a.: Schweizer Bahnbrücken, Architektur- und Technikgeschichte der Eisenbahnen in der Schweiz, Band 5, Zürich 2013, insb. S. 23.
- Jürg Konzett: Landschaft und Kunstbauten. Zürich 2010, S. 80–81.
- Linksufrige Zürichseebahn, in: Wikipedia, de.wikipedia.org/wiki/Linksufrige_Zürichseebahn, Stand 06.08.2019.
- M. R., Eduard Züblin (Nekrolog), in: Schweizerische Bauzeitung, 1916, S. 291–292.
- O. A., Bernhard Terner (Nekrolog), in: Schweizerische Bauzeitung, 1960, S. 785–786.
- O. A., Hermann Herter (Nekrolog), in: Schweizerische Bauzeitung, 1945, S. 98–99.
- Robert Grünhut und Martin Hürlimann, Der Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich (Denkschrift anlässlich der Eröffnung am 1. März 1927), Zürich 1927.
- Robert Grünhut, Der Bau der Linksufrigen Zürichseebahn im Stadtgebiet, in: Das Werk, 1927, Nr. 3, S. 65–84.
- Thomas Fuchs, Joseph Epper, in: Historisches Lexikon der Schweiz, www.hls-dhs-dss.ch/de/articles/031332, Stand 03.09.2019.
- Thomas Güdel, Charles Chopard (Nekrolog), in: Schweizerische Bauzeitung, 1954, S. 734.
- Ulrich Schlumpf, Alfred Meyer (Nekrolog), in: Schweizerische Bauzeitung, 1965, S. 577–578.



Inventarrevision Denkmalpflege



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 19:09:07

Masstab 1:2500

Diese Karte stellt einen Zusammenschluss von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.



Zentrum: [2681598.6,1248001.68]



 **Inventarrevision Denkmalpflege**



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 19:10:09

Masstab 1:2500

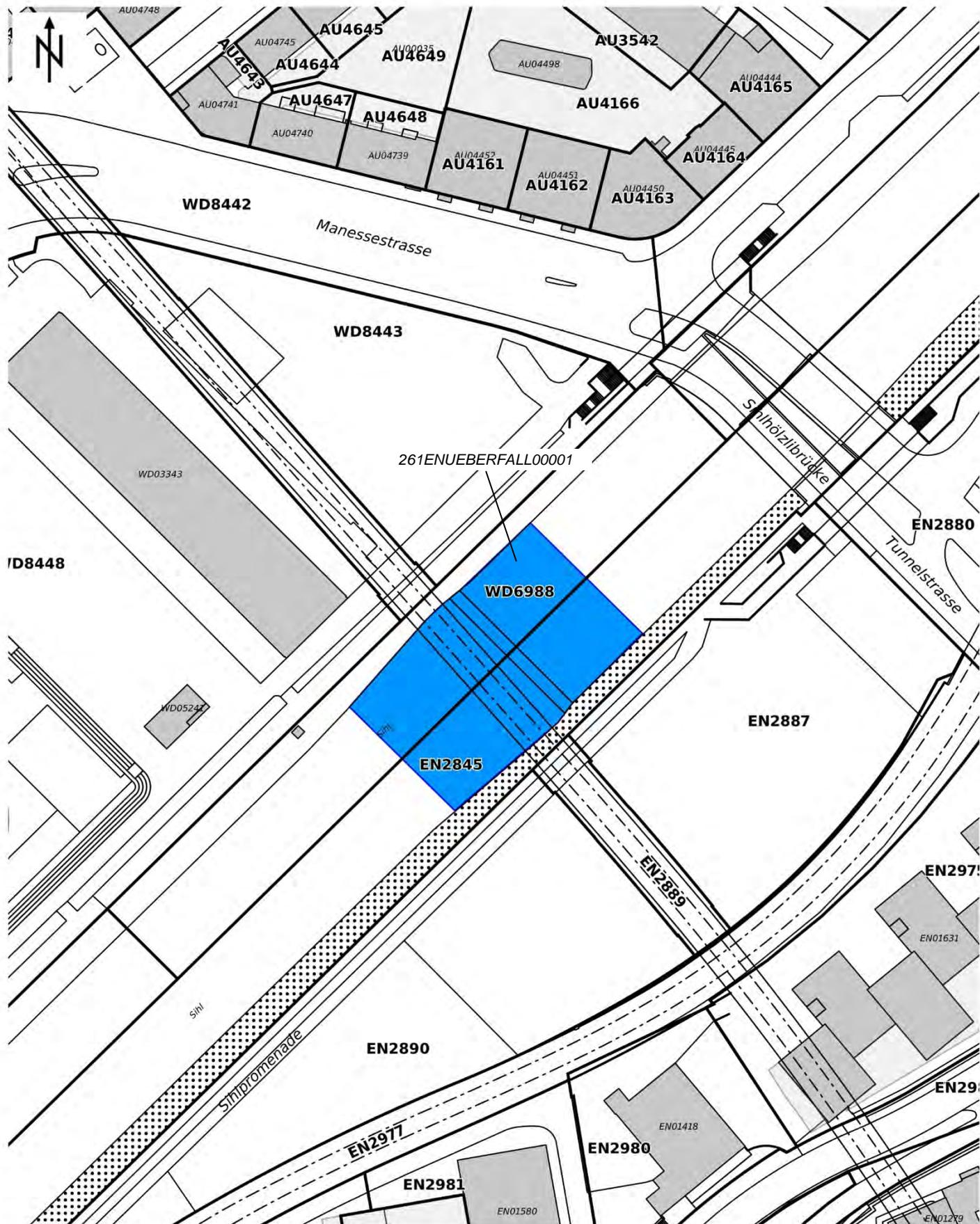
0 20 40 60m

Diese Karte stellt einen Zusammenzug von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventaröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Zentrum: [2681763.96,1247498.97]



Inventarrevision Denkmalpflege



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 19:10:57

Masstab 1:1250

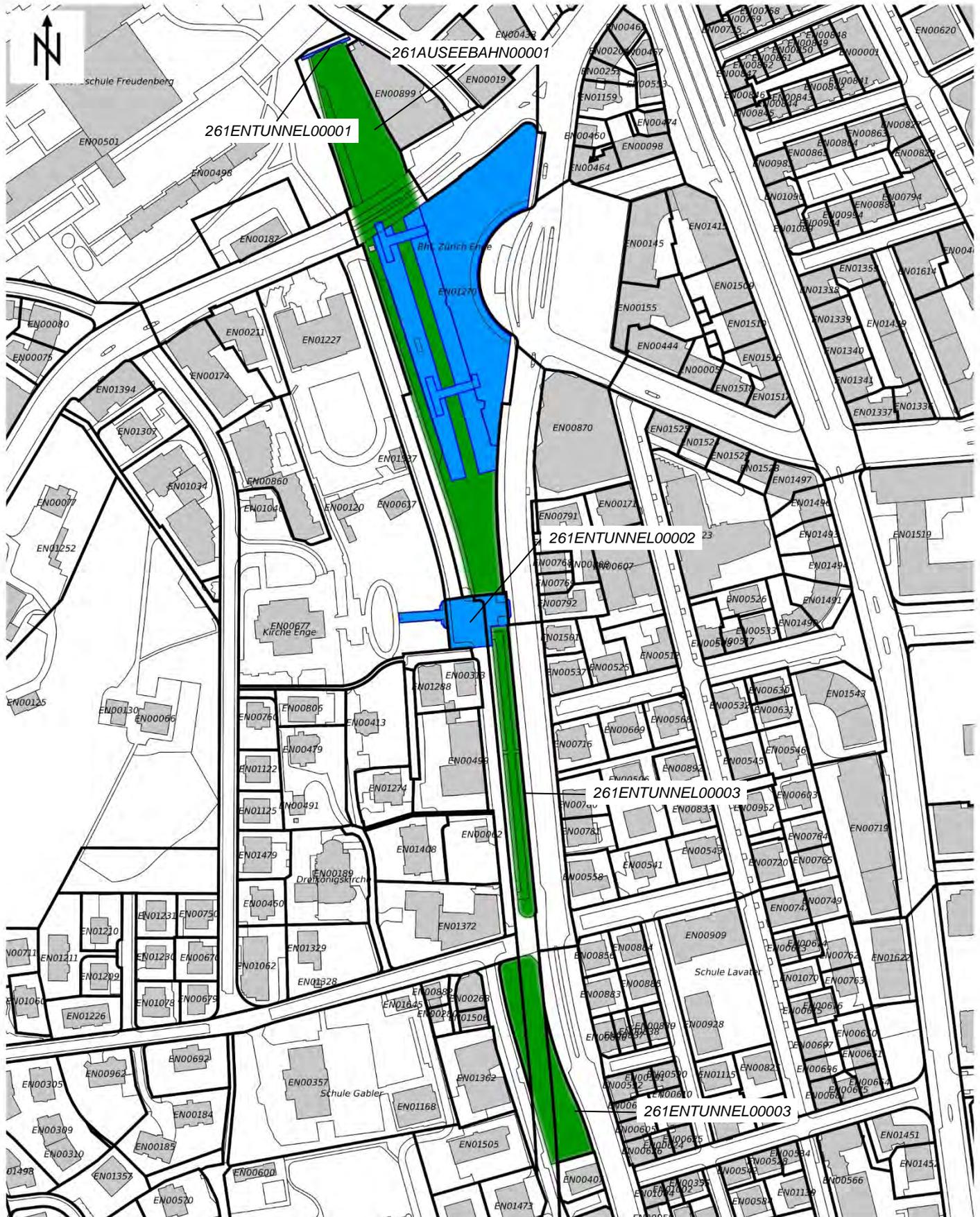
Diese Karte stellt einen Zusammenschluss von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden.
 Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.



Zentrum: [2682241.54,1246974.43]



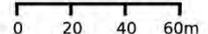
 **Inventarrevision Denkmalpflege**



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 19:13:07

Diese Karte stellt einen Zusammenschau von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

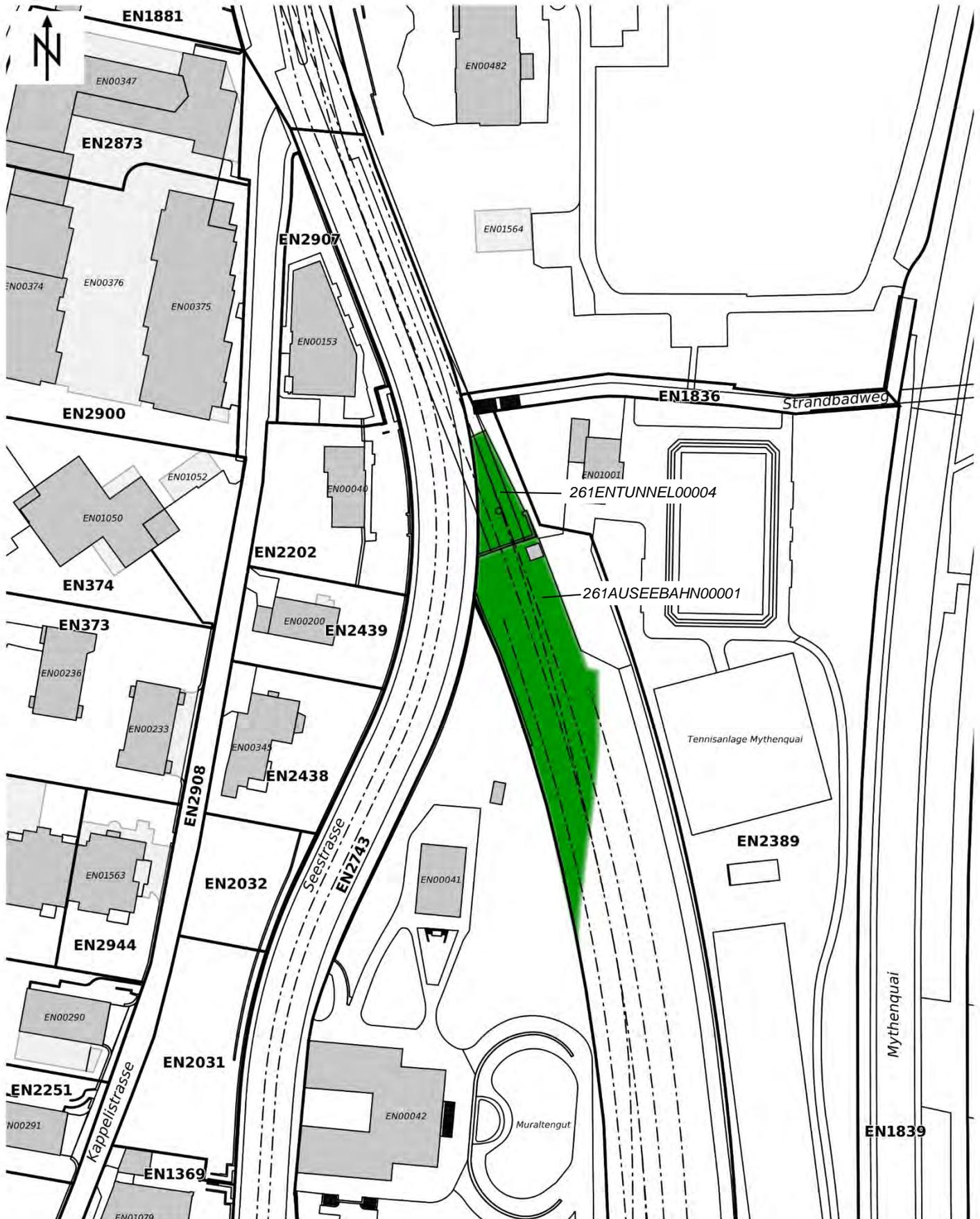
Masstab 1:2800



Zentrum: [2682525.18,1246325.34]



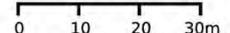
Inventarrevision Denkmalpflege



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 19:12:07

Diese Karte stellt einen Zusammenzug von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Masstab 1:1250



Zentrum: [2682670.49,1245435.55]

Zürich, Badenerstrasse 190 bei, Elisabethenstrasse 27 bei, Gutenbergstrasse 9 bei, Herman-Greulich-Strasse 74 bei, Kalkbreitestrasse 12 bei, Kanzleistrasse 137 bei, Kappelistrasse 11 bei, Manessestrasse 1 bei, Meinrad-Lienert-Strasse 4 bei, Schulhausstrasse 11 bei, Seebahnstrasse 251 bei, Seestrasse 45 bei, Stauffacherstrasse 179 bei, Zweierstrasse 100 bei «Seebahneinschnitt»

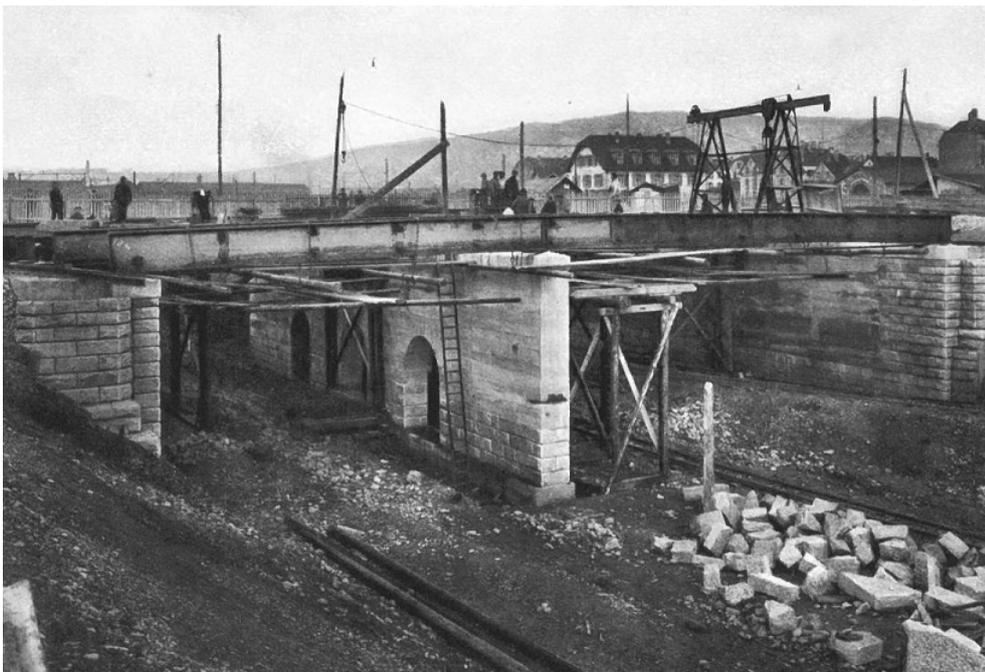


«Seebahneinschnitt», Trasse, Böschungen, Stützmauern, Staketengeländer und Platanenreihen (261AUSEEBAHN00001), Trasse kurz nach der Abzweigung beim Kohlendreieck, im Hintergrund die Strassenüberführung Hohlstrasse (261AUSEEBAHN00002), Ansicht von S, 17.10.2018 (Bild Nr. D101369_57).



«Seebahneinschnitt», Trasse, Böschungen, Stützmauern, Staketengeländer und Platanenreihen (261AUSEEBAHN00001) und Strassenüberführung Stauffacherstrasse (261AUSEEBAHN00003), Ansicht von SW, 17.10.2018 (Bild Nr. D101369_58).

Zürich, Badenerstrasse 190 bei, Elisabethenstrasse 27 bei, Gutenbergstrasse 9 bei, Herman-Greulich-Strasse 74 bei, Kalkbreitestrasse 12 bei, Kanzleistrasse 137 bei, Kappelistrasse 11 bei, Manessestrasse 1 bei, Meinrad-Lienert-Strasse 4 bei, Schulhausstrasse 11 bei, Seebahnstrasse 251 bei, Seestrasse 45 bei, Stauffacherstrasse 179 bei, Zweierstrasse 100 bei
 «Seebahneinschnitt»



«Seebahneinschnitt», Strassenüberführung Hohlstrasse (261AUSEEBAHN00002) im Bau, Ansicht von W, aus: Denkschrift anlässlich der Eröffnung am 1. März 1927, Abb. 50, 01.01.1927 (Bild Nr. D101369_59).



«Seebahneinschnitt», Strassenüberführung Badenerstrasse (261AUSEEBAHN00005) nach Fertigstellung, Ansicht von SO, aus: Denkschrift anlässlich der Eröffnung am 1. März 1927, Abb. 49, 01.01.1927 (Bild Nr. D101369_60).

Zürich, Badenerstrasse 190 bei, Elisabethenstrasse 27 bei, Gutenbergstrasse 9 bei, Herman-Greulich-Strasse 74 bei, Kalkbreitestrasse 12 bei, Kanzleistrasse 137 bei, Kappelistrasse 11 bei, Manessestrasse 1 bei, Meinrad-Lienert-Strasse 4 bei, Schulhausstrasse 11 bei, Seebahnstrasse 251 bei, Seestrasse 45 bei, Stauffacherstrasse 179 bei, Zweierstrasse 100 bei
«Seebahneinschnitt»



«Seebahneinschnitt», Meinrad-Lienert-Brunnen (261WDSEEBAHN00006), einer von insgesamt elf runden Brunnen, den die Stadt Zürich 1927–1931 in den neuen Grünanlagen über und am Seebahneinschnitt aufstellte, 08.08.2019 (Bild Nr. D101369_97).

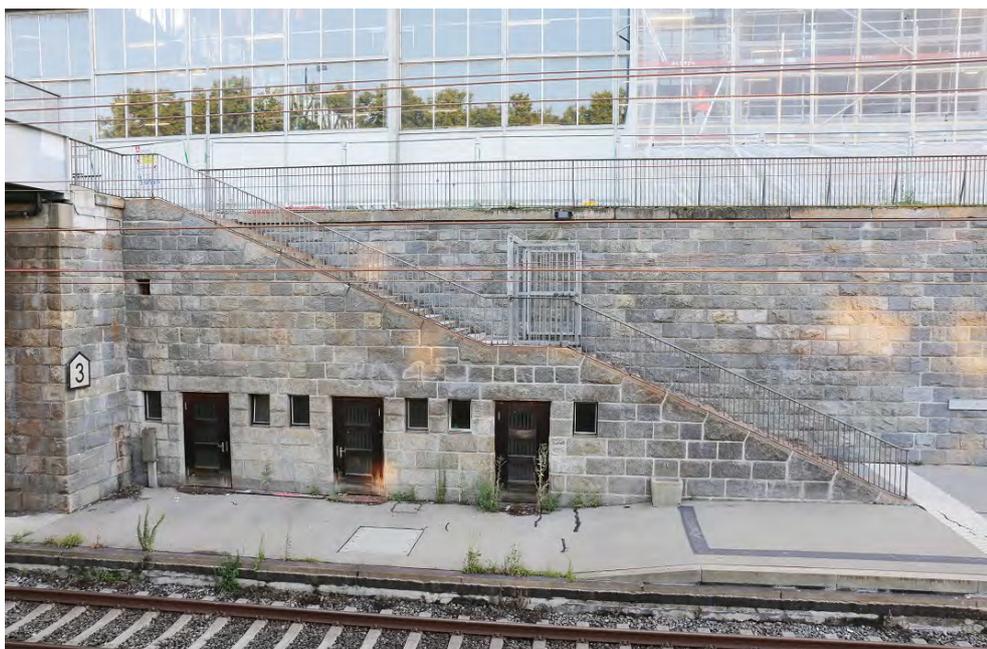


«Seebahneinschnitt», Meinrad-Lienert-Brunnen (261WDSEEBAHN00006), am urspr. Standort im Spitz der Anlage, Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich, Sign. DMP_052520 (Bild Nr. D101369_98).

Zürich, Badenerstrasse 190 bei, Elisabethenstrasse 27 bei, Gutenbergstrasse 9 bei, Herman-Greulich-Strasse 74 bei, Kalkbreitestrasse 12 bei, Kanzleistrasse 137 bei, Kappelistrasse 11 bei, Manessestrasse 1 bei, Meinrad-Lienert-Strasse 4 bei, Schulhausstrasse 11 bei, Seebahnstrasse 251 bei, Seestrasse 45 bei, Stauffacherstrasse 179 bei, Zweierstrasse 100 bei «Seebahneinschnitt»



«Seebahneinschnitt», Trasse, Böschungen, Stützmauern und Staketengeländer (261AUSEEBAHN00001) und Strassenüberführung Kalkbreitestrasse (261WDSEEBAHN00001) mit Brüstungsmauer, Brückenkopf (Widerlager) und Staketengeländer (heute eckig abgekürzt) 17.10.2018 (Bild Nr. D101369_62).

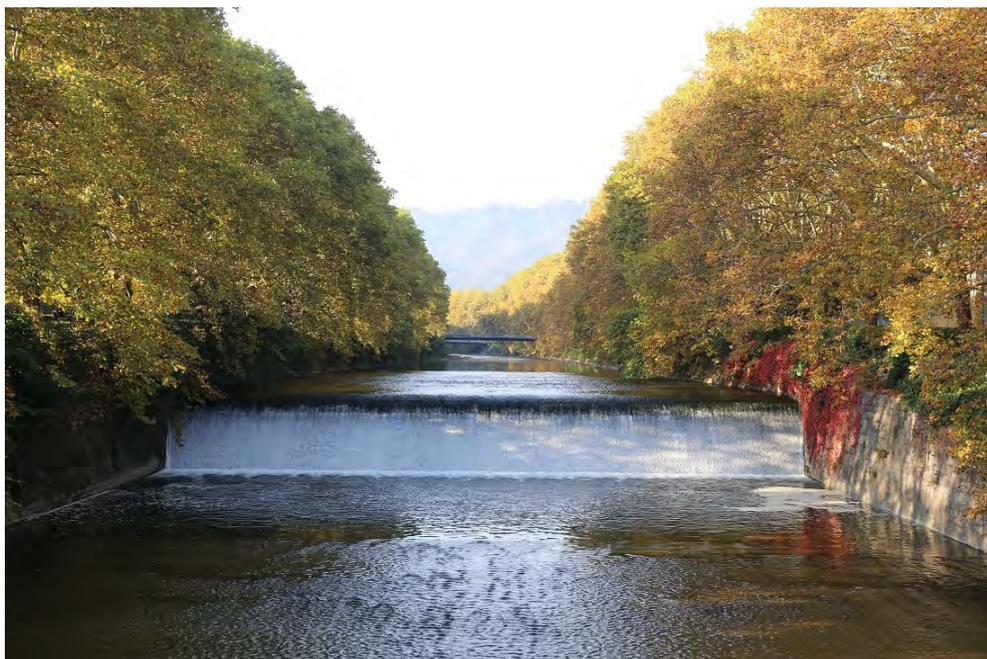


«Seebahneinschnitt», Treppe und Passerelle Kalkbreitestrasse/Seebahnstrasse (261WDSEEBAHN00002), Treppe mit integrierten, ehem. Aborten und Brunnen, Ansicht von W, 17.10.2018 (Bild Nr. D101369_64).

Zürich, Badenerstrasse 190 bei, Elisabethenstrasse 27 bei, Gutenbergstrasse 9 bei, Herman-Greulich-Strasse 74 bei, Kalkbreitestrasse 12 bei, Kanzleistrasse 137 bei, Kappelistrasse 11 bei, Manessestrasse 1 bei, Meinrad-Lienert-Strasse 4 bei, Schulhausstrasse 11 bei, Seebahnstrasse 251 bei, Seestrasse 45 bei, Stauffacherstrasse 179 bei, Zweierstrasse 100 bei
«Seebahneinschnitt»

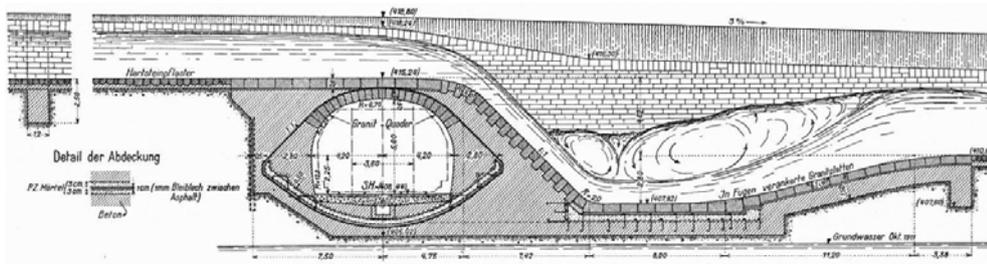


«Seebahneinschnitt», Trasse, Böschungen, Stützmauern und Staketengeländer (261AUSEEBAHN00001), aufgeschnittenes Staketengeländer (Detail) mit oberem und unterem U-Profil, 17.10.2018 (Bild Nr. D101369_65).

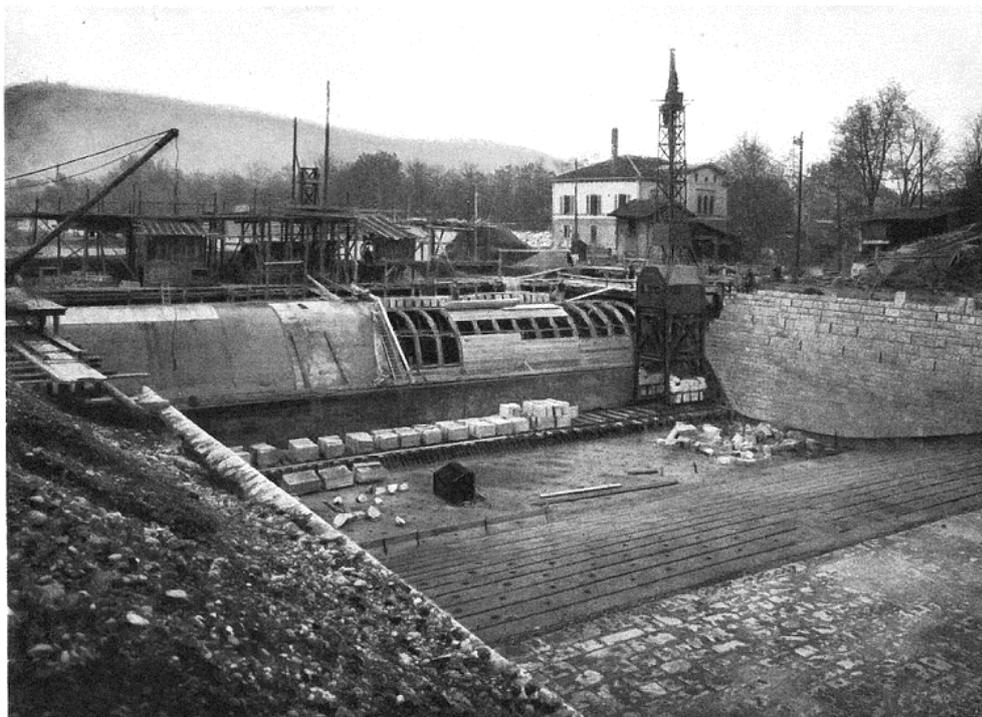


«Seebahneinschnitt», Sihlüberfall (261ENUEBERFALL00001), Ansicht von NO, 17.10.2018 (Bild Nr. D101369_70).

Zürich, Badenerstrasse 190 bei, Elisabethenstrasse 27 bei, Gutenbergstrasse 9 bei, Herman-Greulich-Strasse 74 bei, Kalkbreitestrasse 12 bei, Kanzleistrasse 137 bei, Kappelistrasse 11 bei, Manessestrasse 1 bei, Meinrad-Lienert-Strasse 4 bei, Schulhausstrasse 11 bei, Seebahnstrasse 251 bei, Seestrasse 45 bei, Stauffacherstrasse 179 bei, Zweierstrasse 100 bei
 «Seebahneinschnitt»



«Seebahneinschnitt», Sihlüberfall (261ENUERFALL00001), Schnitt durch Tunnelröhre und Tosbecken, aus: Denkschrift anlässlich der Eröffnung am 1. März 1927, Abb. 2, 01.01.1927 (Bild Nr. D101369_68).

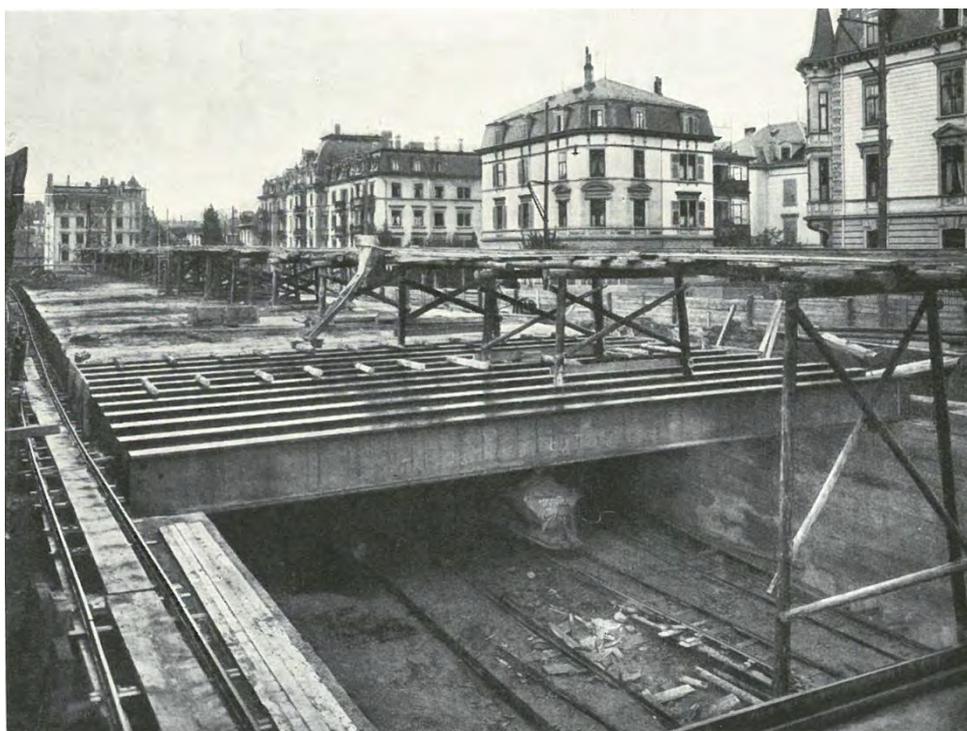


«Seebahneinschnitt», Sihlüberfall (261ENUERFALL00001) im Bau, im Vordergrund das Tosbecken, aus: Denkschrift anlässlich der Eröffnung am 1. März 1927, Abb. 7, 01.01.1927 (Bild Nr. D101369_69).

Zürich, Badenerstrasse 190 bei, Elisabethenstrasse 27 bei, Gutenbergstrasse 9 bei, Herman-Greulich-Strasse 74 bei, Kalkbreitestrasse 12 bei, Kanzleistrasse 137 bei, Kappelistrasse 11 bei, Manessestrasse 1 bei, Meinrad-Lienert-Strasse 4 bei, Schulhausstrasse 11 bei, Seebahnstrasse 251 bei, Seestrasse 45 bei, Stauffacherstrasse 179 bei, Zweierstrasse 100 bei
«Seebahneinschnitt»



«Seebahneinschnitt», Engetunnel, Überdeckung mit Grünanlage (261ENTUNNEL00003) Freitreppe und Platz über dem Nordportal, Ansicht von O, 18.10.2018 (Bild Nr. D101369_99).



«Seebahneinschnitt», Engetunnel, Überdeckung mit Grünanlage (261ENTUNNEL00003), im Bau, Ansicht von SW, in: Denkschrift anlässlich der Eröffnung am 1. März 1927, Abb. 34, 01.01.1927 (Bild Nr. D101369_80).

Zürich, Badenerstrasse 190 bei, Elisabethenstrasse 27 bei, Gutenbergstrasse 9 bei, Herman-Greulich-Strasse 74 bei, Kalkbreitestrasse 12 bei, Kanzleistrasse 137 bei, Kappelistrasse 11 bei, Manessestrasse 1 bei, Meinrad-Lienert-Strasse 4 bei, Schulhausstrasse 11 bei, Seebahnstrasse 251 bei, Seestrasse 45 bei, Stauffacherstrasse 179 bei, Zweierstrasse 100 bei «Seebahneinschnitt»



«Seebahneinschnitt», Engetunnel, Überdeckung mit Grünanlage (261ENTUNNEL00003), nördlicher Teil der als städt. Grünanlage gestalteten Tunnelüberdeckung, Ansicht von N, 18.10.2018 (Bild Nr. D101369_81).



«Seebahneinschnitt», Engetunnel, Südportal mit Grünanlage (261ENTUNNEL00004), Ansicht von N, 17.10.2018 (Bild Nr. D101369_82).

Zürich, Badenerstrasse 190 bei, Elisabethenstrasse 27 bei, Gutenbergstrasse 9 bei, Herman-Greulich-Strasse 74 bei, Kalkbreitestrasse 12 bei, Kanzleistrasse 137 bei, Kappelistrasse 11 bei, Manessestrasse 1 bei, Meinrad-Lienert-Strasse 4 bei, Schulhausstrasse 11 bei, Seebahnstrasse 251 bei, Seestrasse 45 bei, Stauffacherstrasse 179 bei, Zweierstrasse 100 bei
«Seebahneinschnitt»



«Seebahneinschnitt», Engetunnel, Südportal mit Grünanlage (261ENTUNNEL00004), Brunnenfigur «Rufender Knabe» von Ida Schär-Krause, 17.10.2018 (Bild Nr. D101369_92).



«Seebahneinschnitt», Engetunnel, Südportal mit Grünanlage (261ENTUNNEL00004), Ansicht von SO, 17.10.2018 (Bild Nr. D101369_94).

Zürich, Badenerstrasse 190 bei, Elisabethenstrasse 27 bei, Gutenbergstrasse 9 bei, Herman-Greulich-Strasse 74 bei, Kalkbreitestrasse 12 bei, Kanzleistrasse 137 bei, Kappelistrasse 11 bei, Manessestrasse 1 bei, Meinrad-Lienert-Strasse 4 bei, Schulhausstrasse 11 bei, Seebahnstrasse 251 bei, Seestrasse 45 bei, Stauffacherstrasse 179 bei, Zweierstrasse 100 bei «Seebahneinschnitt»



«Seebahneinschnitt», Trasse, Böschungen, Stützmauern und Staketengeländer (261AUSEEBAHN00001), südlicher Abschluss, bzw. letzte Stützmauer des «Seebahneinschnitts» nach dem Engetunnel, deutlich zu erkennen die neuem Stromschienenjoche, Ansicht von NO, 17.10.2018 (Bild Nr. D101369_96).

Wipkinger Viadukt

Gemeinde
Zürich

Bezirk
Zürich

Quartier
Aussersihl, Industriequartier, Wipkingen

Planungsregion
Zürich

Adresse(n)	Dammweg 6 bei, Hönggerstrasse 1 bei, Lettenfussweg 9 bei, Remisenstrasse 15 bei und 31 bei, Sihlquai 284 bei, Viaduktstrasse 21 bei
Bauherrschaft	Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB Schweizerische Bundesbahnen SBB
ArchitektIn	
Weitere Personen	Bell & Cie. (o. A. – o. A.) (Hersteller) De Wendel & Cie. (o. A. – o. A.) (Hersteller) De Wendel (o. A. – o. A.) (Hersteller) Gustav Mantel (1853–1908) (Ingenieur) Henri Amez-Droz (1862–1935) (Ingenieur) Jules Röthlisberger (1851–1911) (Ingenieur) Robert Moser (1838–1918) (Ingenieur) Società Nazionale delle Officine di Savigliano e Torino (o. A. – o. A.) (Hersteller) Vanzetti (o. A. – o. A.) (Hersteller) Von Moos (o. A. – o. A.) (Hersteller)
Baujahr(e)	1855–1899
Einstufung	kantonal
Ortsbild überkommunal	nein
ISOS national	ja
KGS	nein
KGS Nr.	–
Datum Inventarblatt	07.01.2020 Raphael Sollberger, Ruedi Weidmann

Objekt-Nr.	Festsetzung Inventar	Bestehende Schutzmassnahmen
261AUBRUECKE00003	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUDAMM00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUVIADUKT00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261WPDAMM00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261WPDAMM00002	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261WPPISOIR00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261IQBRUECKE00005	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261IQDAMM00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–

Schutzbegründung

Der Wipkinger Viadukt bildet zusammen mit dem Lettenviadukt (Viaduktstrasse 97 bei u. a.; 261AUVIADUKT00002 u. a.) die Aussersihler Viaduktanlage, die 1894 in Betrieb genommen wurde. Die Anlage wurde unter der Leitung von NOB-Oberingenieur Robert Moser und unter Mitarbeit der Ingenieure Gustav Mantel, Jules Röthlisberger, Henry Amez-Droz u. a. gebaut und ersetzte einen 1855 unter Ingenieur August Beckh (1809–1899) aufgeschütteten Erddamm, der den Hauptbahnhof (Bahnhofplatz 15 u. a.; 261AA01592 u. a.) direkt über die Limmatbrücke (261IQBRUECKE00005) mit Wipkingen verband, sich jedoch für die neuen, schwereren Lokomotiven als zu steil herausstellte. Der Ersatz des Damms durch eine längere, flachere Rampe zeugt deshalb von der Entwicklung des Bahnverkehrs und der Verkehrstechnik um die Jahrhundertwende. Bis zum Bau des Berner Lorraineviadukts 1941 war die Aussersihler Viaduktanlage mit 834 m (Wipkinger Viadukt) bzw. 823 m (Lettenviadukt) das längste zusammenhängende Brückenbauwerk der Schweiz. Sie vereint die vielfältigsten historischen Brückenbautypen, nämlich insg. 103 Steingewölbe, 14 Parallelfachwerkträger, drei Stahlfachwerkbögen, drei Stahl-Beton-Verbundträger, zwei

Blechbalkenträger, einen Schwedlerträger sowie einen Betonträger, was sie als Gesamtanlage zu einem regelrechten «Brückenmuseum», zu einem Denkmal der Technik-, Bau- und Verkehrsgeschichte von landesweiter Bedeutung macht. Dass der Bau der Viaduktanlage rund 3 000 vorwiegend italienische Arbeiter beschäftigte, macht sie zudem zu einem wichtigen sozial- und wirtschaftsgeschichtlichen Zeugen.

Der Wipkinger Viadukt besteht aus dem Erddamm Vorbahnhof (261AUDAMM00001), der Vorbahnhofbrücke (261AUBRUECKE00003) über das Gleisfeld, den Hausteimbögen mit Strassenunterführungen (261AUVIADUKT00001), dem Erddamm Limmatstrasse (261IQDAMM00001), der Limmatbrücke (261IQBRUECKE00005), dem Erddamm Wasserwerkstrasse mit Pissoir (261WPDAMM00001) und dem Erddamm Wipkingen mit Entwässerungsanlage (261WPDAMM00002). Auch einige technische und bauliche Details, wie z. B. das bauzeitliche gusseiserne Geländer auf den Mauerkronen des Viadukts oder der kleine Entwässerungskanal des Wipkingertunnels (im Erddamm Wipkingen), sind wichtige Bestandteile des technikgeschichtlichen Denkmals.

Die verbliebenen Erddämme zwischen der Limmatstrasse und dem Bahnhof Zürich Wipkingen (Dammstrasse 54; 261WP01607) sowie die Widerlager der Limmatbrücke sind Teile der ersten Anlage von 1855, deren Verlauf anhand der Röntgenstrasse heute noch ablesbar ist. Sie gehören zu den ältesten Zeugen der Schweizer Bahngeschichte und sind von grosser städtebaugeschichtlicher Bedeutung – genauso wie die jüngeren Teile des Bauwerks: Die von der Stadt Zürich verlangten, hohen Öffnungen bei allen Querstrassen sollten eine ungehinderte Entwicklung der Stadt unter der Bahnlinie hindurch ermöglichen, was das Stadtbild nachhaltig zu prägen vermochte.

Schutzzweck

Erhaltung der bauzeitlichen Substanz aller schützenswerten Einzelbauwerke des Wipkinger Viadukts als Bestandteil der Aussersihler Viaduktanlage.

Kurzbeschreibung

Situation/Umgebung

Der Lettenviadukt und der Wipkinger Viadukt verlaufen zunächst parallel in einem Bogen um das «Depot F» (Remisenstrasse 15 u. a.; 261AU00932 u. a.) herum, über das Gleisfeld und danach entlang der Grenze zwischen den dicht bebauten Zürcher Quartieren Gewerbeschule und Industriequartier nach N. Ab der Heinrichstrasse führen sie getrennt über die Limmat, der Lettenviadukt nach O zum Bahnhof Zürich Letten (Wasserwerkstrasse 91 und 93; 261WP00318), der Wipkinger Viadukt nach NO zum Bahnhof Zürich Wipkingen.

Objektbeschreibung

Erddamm Vorbahnhof (261AUDAMM00001)

Der Erddamm südlich des «Depot F» ist der erste Teil der nach Plänen von Robert Moser erstellten Aussersihler Viaduktanlage. Um die nötige Höhe für die Überquerung des Gleisfelds zu gewinnen, beschreibt der Damm eine Kurve, in welche die Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB 1899 das «Depot F» baute. Auf der Nordseite zeigt der Damm noch zu grossen Teilen seine urspr. Erscheinung, wobei der Durchlass für die Remisenstrasse und der Aufbau aus Beton nicht bauzeitlich sind.

Vorbahnhofbrücke (261AUBRUECKE00003)

Die Vorbahnhofbrücke war urspr. dreispurig (zwei Spuren nach Wipkingen, eine nach Zürich Letten). Die drei Gleise wurden über zwölf (vier mal drei) Halbparabel-Fachwerkträger geführt, die auf langen, schmalen Pfeilern aus Kalksteinblöcken auflagen und 2000–2004 ersetzt wurden. Der heutige Träger ist eine Stahl-Beton-Verbundkonstruktion mit drei durchlaufend verschweissten und konvergierend verlaufenden Stahlkastenträgern und einem Betontrog, die in einem Bogen über die vier Brückenfelder läuft. Die Pfeiler und das Widerlager am Nordende wurden für die neue Brücke weiterverwendet und erhielten höhere Auflager aus Beton.

Hausteimbögen mit Strassenunterführungen (261AUVIADUKT00001)

Die Hausteimbögen bestehen im unteren Bereich, bis ca. 1 m über Terrain, aus Lägernkalkstein, die oberen Bereiche der Pfeilerwände und die Stirnfelder sind aus Sandstein gemauert. Der Zwischenraum ist mit Kies aufgefüllt, die Abdeckung der Mauerkrone oberhalb einer Reihe von Konsolsteinen besteht aus Granitplatten. Nach der Sanierung von 2008–2011 wurden in die meisten

Gewölbe Ladenlokale und Restaurants und in den Spickel zwischen dem Wipkinger und dem Lettenviadukt eine Markthalle eingebaut. Die Einbauten bestehen aus beidseitigen, in schwarzem Stahl gefassten Glasfronten im EG und einer glatt verputzten Wand ohne Öffnungen im OG auf der Westseite. Die Querstrassen werden mit je drei Stahlträgern überbrückt, zwei im Wipkinger Viadukt, einer im Lettenviadukt. Es sind Parallelfachwerkträger mit doppeltem (gekreuztem) Strebenzug und Pfosten mit durchlaufendem Schotterbett. Sie liegen auf einer Seite auf festen Kipplagern, auf der anderen auf Kipprollenlagern auf. Als Auflager dienen grosse Granitquader. Die Strassenunterführungen Neugasse (bei Viaduktstrasse 73), Josefstrasse (bei Viaduktstrasse 53), Heinrichstrasse (bei Heinrichstrasse 161) und Limmatstrasse (bei Limmatstrasse 231) sind bauzeitlich erhalten. Das Bauprinzip ist bei allen gleich, die Längen der Träger variieren aber je nach Situation. Dies wurde pragmatisch gehandhabt, indem jeweils an einem Trägerende ein oder zwei Pfosten in abweichendem Rhythmus gesetzt wurden, was erlaubte, fast alle Teile in Serie zu produzieren. Im etwas tiefer liegenden Lettenviadukt haben die Träger allesamt eine etwas geringere statische Höhe als im Wipkinger Viadukt; dies, um genügend hohe Durchlässe für die Querstrassen zu lassen. Zudem liegt die Fahrbahn im Wipkinger Viadukt jeweils auf den Trägern auf, bei den Brücken des Lettenviadukts liegt sie jeweils mittig zwischen den Trägern. Beim ehem. Strassendurchlass (bei Viaduktstrasse 89) wurden die urspr. Fachwerkträger 2000–2004 durch eine Stahl-Beton-Konstruktion ersetzt. In den leerstehenden Bogen wurde 2008–2011 eine Lift- und Treppenanlage eingebaut, die seitdem den südlichen Beginn, bzw. das Ende des Fussgänger- und Velowegs auf dem Lettenviadukt bildet.

Erddamm Limmatstrasse (261IQDAMM00001)

Der Erddamm Limmatstrasse ist Teil des urspr. direkten Verbindungsdamms nach Wipkingen. Er ist mit Gras und Bäumen bewachsen, auf der Ostseite wurden ein Schrebergarten, ein Getreidesilo, ein Kiosk und ein Elektronikgebäude in den Dammfuss hinein errichtet. Bis zur M. des 20. Jh. hatte der Damm einen nahezu ovalen Grundriss, 1954–1955 wurde er auf der Nordseite zugunsten der Verbreiterung des Sihlquais und 1968 auf der Ostseite für das Transformatorenfeld des Unterwerks Zürich teilweise abgetragen und mit Stützmauern gefasst.

Limmatbrücke (261IQBRUECKE00005)

Die Widerlager am Limmatufer wurden für die urspr. Limmatbrücke 1855 aus Sandsteinquadern über rechteckigem Grundriss aufgemauert. Ihre Seitenwände über einem doppelten Sockel sind oben von einem gekehlten Fries abgeschlossen, über dem eine Brüstungsmauer aufragt. Im südlichen Widerlager gab es einst eine Rundbogenöffnung für den Kanal, der die Wasserräder der Esslingerschen Kattundruckerei (Sihlquai 296–306; 261IQ01748) antrieb. In diese Öffnung wurde 1940 ein Infanteriebunker (Maschinengewehrstand) eingebaut (Sperrstelle 6090, Infanteriewerk A04858). Die beiden 52,8 m langen Brückenträger sind Parallelfachwerkträger mit doppeltem Strebenzug und Pfosten mit obenliegender Fahrbahn. Sie ersetzen 1898–1899 die Gitterfachwerkträger von 1856.

Erddamm Wasserwerkstrasse (261WPDAMM00001)

Der Erddamm ragt steil am nördlichen Limmatufer auf. Die Südwestseite des Damms ist mit Granitplatten belegt (eine so genannte «rollierte Böschung»), die übrigen Teile sind von Bäumen und Gras bewachsen. Auf seiner Westseite schlägt eine Rampe vom Dammsteg hinauf zur Wasserwerkstrasse eine Kerbe in den Damm, die von einer verputzten Stützmauer mit einer Abdeckung aus Granitplatten begleitet wird. Auf der Ostseite führt ein offenes Rinnsal in die Limmat (gemäss Augenschein wahrscheinlich mit Sickerwasser aus dem Wipkingertunnel). Auf der Nordseite wird der Damm vom Widerlager der jüngeren Überführung Wasserwerkstrasse begrenzt, die 1948 einen schmalen Tunnel durch den Damm ersetzte. Die Widerlager bestehen aus Beton und sind mit Granitquadern verblendet.

Pissoir (261WPPISOIR00001)

Am westlichen Ende der von N her gesehen linken Flügelmauer des Erddamms Wasserwerkstrasse wurde Ende der 1940er Jahre ein Pissoirgebäude als Ersatz für einen Vorgängerbau aus Metall errichtet (vgl. Bild Nr. D101353_84). Der kleine Bau mit zwei Türen und einer Lüftungsöffnung besteht aus Beton, ist aber wie die Widerlager und Flügelmauern der neuen Überführung Wasserwerkstrasse von 1948 mit Granitquadern verblendet.

Erddamm Wipkingen mit Entwässerungsanlage (261WPDAMM00002)

Der grasbewachsene und baumbestandene Erddamm nördlich der Wasserwerkstrasse führt die Gleise des Wipkinger Viadukts schliesslich zum Bahnhof Zürich Wipkingen. Auf der Südseite wird der Damm vom Widerlager und den Flügelmauern der Überführung Wasserwerkstrasse von 1948 begrenzt. An der Ostseite liegt der Gemüsegarten des 1886 gebauten Musterhauses für

Arbeiterfamilien (Lettenfussweg 9; 261WP00255). Davor, zwischen Garten und Wasserwerkstrasse, findet sich ein gemauerter, offener Entwässerungskanal, dessen Wasser südlich der Wasserwerkstrasse in einem offenen Graben in die Limmat fliesst. Es handelt sich gemäss Augenschein um einen 1855–1856 errichteten Ablaufkanal für das Sickerwasser aus dem Wipkingertunnel.

Baugeschichtliche Daten

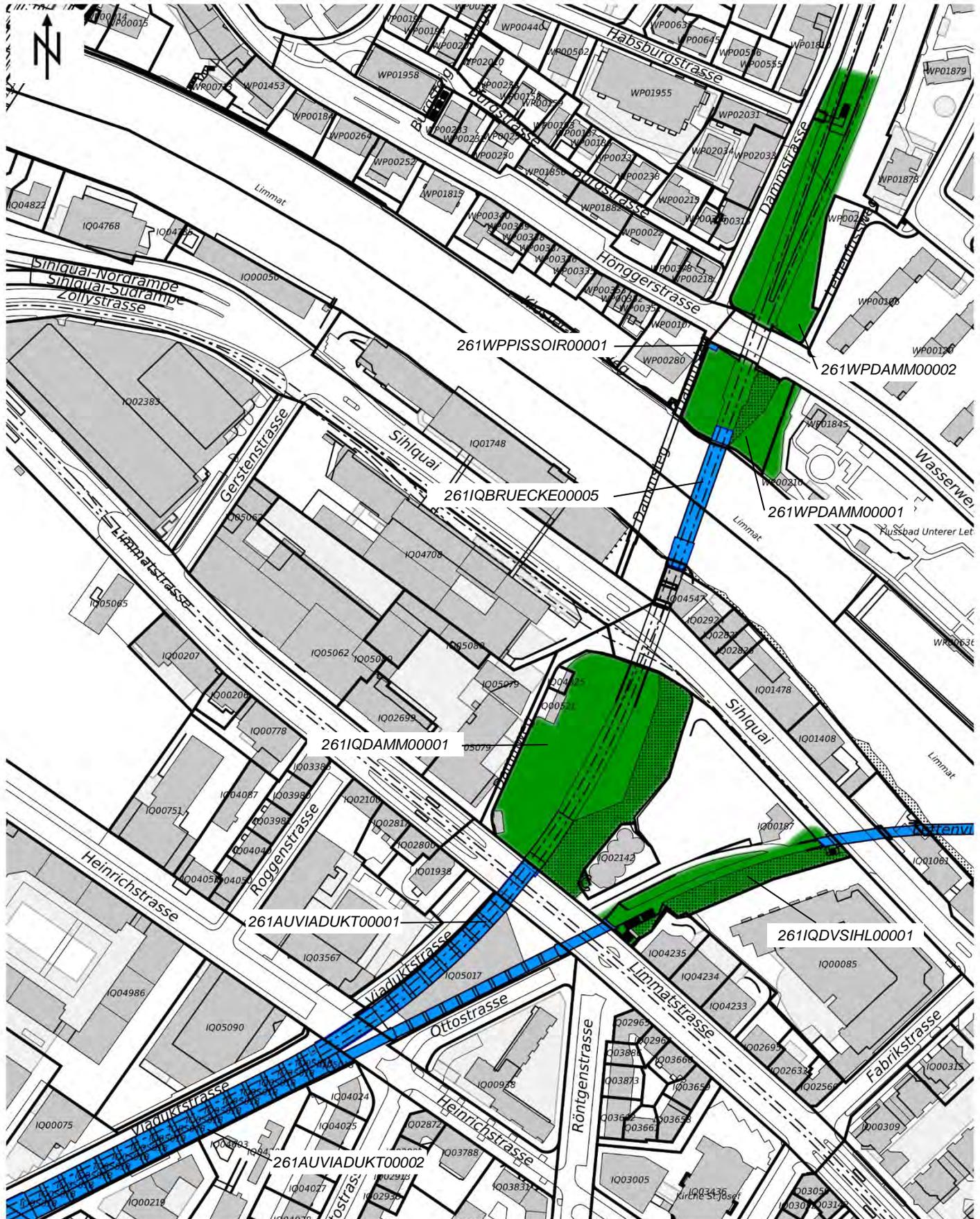
- 1855–1856 Bau der Limmatbrücke (261IQBRUECKE00005) und eines ersten Erddamms (entlang dem Verlauf der heutigen Röntgenstrasse), der den Hauptbahnhof (Bahnhofplatz 15 u. a.; 261AA01592 u. a.) direkt über die Limmatbrücke mit Wipkingen verband, zudem Bau der Erddämme Wasserwerkstrasse (261WPDAMM00001), Wipkingen mit Entwässerungsanlage (261WPDAMM00002) und Limmatstrasse (261IQDAMM00001), Bauherrschaft: Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB, Ingenieur: August Beckh
- 1891–1894 Bau des Wipkinger Viadukts mit dem Erddamm Vorbahnhof (261AUDAMM00001), der Vorbahnhofbrücke (261AUBRUECKE00003) sowie der Hausteinbögen mit Strassenunterführungen (261AUVIADUKT00001), Bauherrschaft: Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB, Ingenieure: Gustav Mantel, Henri Amez-Droz und Robert Moser, Hersteller: Società Nazionale delle Officine di Savigliano e Torino und De Wendel & Cie.; Neubau der Limmatbrücke (261IQBRUECKE00005), Bauherrschaft: Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB, Ingenieur: Robert Moser, Hersteller: Bell & Cie., De Wendel, Vanzetti und Von Moos
- 1947–1948 Ersatz des Tunnels der Wasserwerkstrasse (im Erddamm Wasserwerkstrasse) durch einen Stahl-Beton-Verbundträger, vermutlich Neubau des Pissoirs (261WPPISSOIR00001), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB und Stadt Zürich
- 1954–1955 Ersatz der 1855–1856 von August Beckh errichteten Gewölbebögen über dem Sihlquai durch einen Betonträger, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekt: Werner Stücheli (1916–1983), Ingenieure: Henauer & Lee (o. A. – o. A.)
- 2002–2004 Ersatz des Trägers der Vorbahnhofbrücke durch einen Stahl-Beton-Verbundträger, Bauherrschaft: SBB AG; Neubau der Strassenunterführung bei Viaduktstrasse 89, Bauherrschaft: SBB AG, Architekten: Béatrix & Consolascio (o. A. – o. A.)
- 2008–2011 Sanierung der Hausteinbögen und der Strassenunterführungen, Einbau von Ladenlokalen und Restaurationsbetrieben in die Hausteinbögen, Bauherrschaft: SBB AG und Stiftung zur Erhaltung von preisgünstigen Wohn- und Gewerberäumen der Stadt Zürich PWG, Architekten: EM2N (o. A. – o. A.).

Literatur und Quellen

- Aussersihler Viadukt, in: Wikipedia, de.wikipedia.org/wiki/Aussersihler_Viadukt, Stand 10.04.2019.
- Baukultur in Zürich, Aussersihl, Industrie, hg. von Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Zürich 2004, S. 91–101 und 150.
- Hans-Peter Bärtschi, Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau, Basel 1983, S. 131, 135–137, 181–190 und 487–489.
- Jürg Conzett u. a., Schweizer Bahnbrücken (Architektur- und Technikgeschichte der Eisenbahnen in der Schweiz, Band 5), Zürich 2013, S. 16–20, 194.
- Katja Hasche, Das Brückenmuseum, in: Tec21, 2007, Nr. 39, S. 22–29.
- Viaduktbauten Zürich HB – Zürich Wipkingen. Städtebauliche, technikgeschichtliche und denkmalpflegerische Text-, Plan- und Bilddokumentation, bearbeitet von Hans-Peter Bärtschi unveröffentlicht, 1993, Privatarchiv Ruedi Weidmann.



Inventarrevision Denkmalpflege



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 19:18:50

Masstab 1:2500

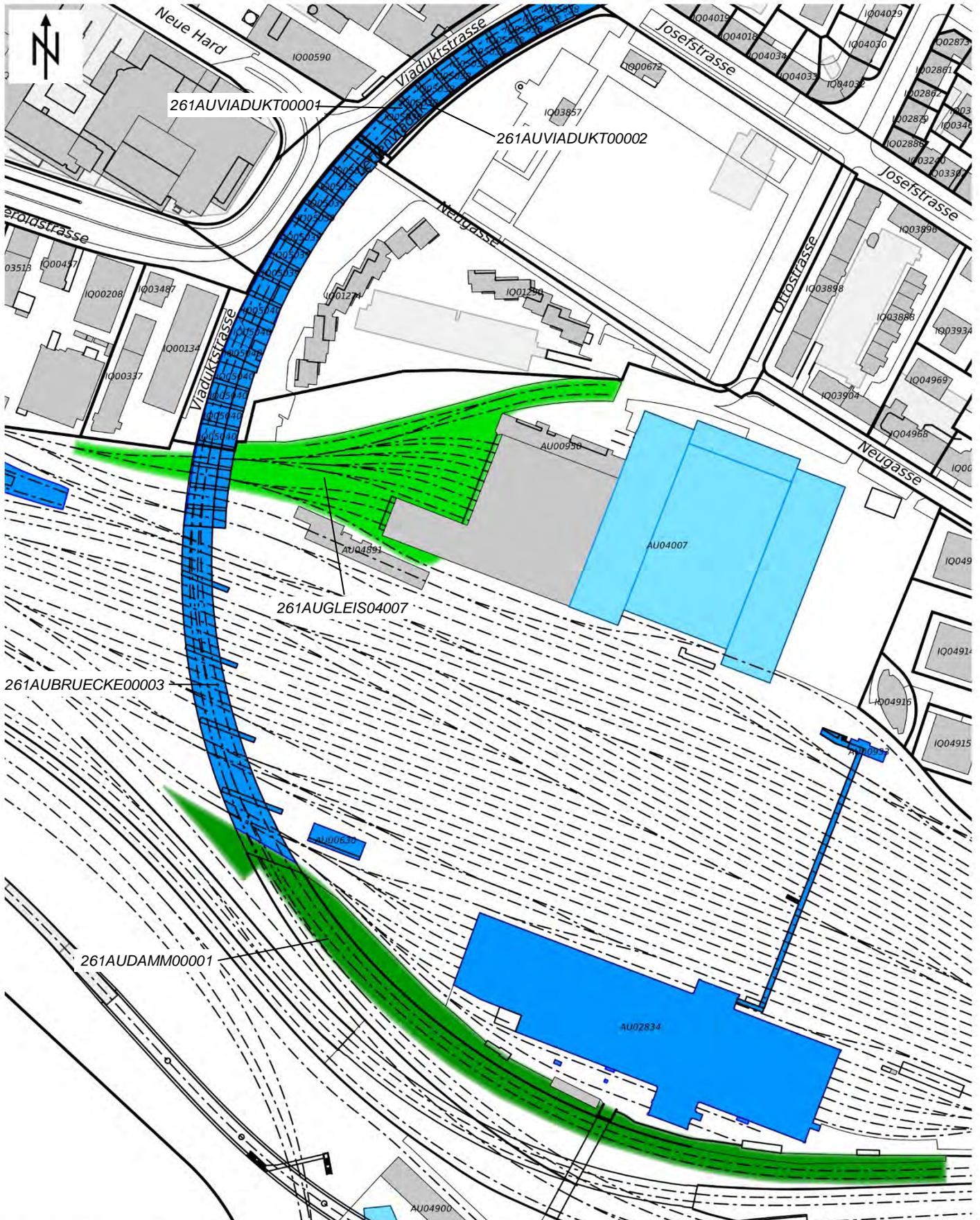
Diese Karte stellt einen Zusammensatz von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.



Zentrum: [2682134.5,1249283.45]



 **Inventarrevision Denkmalpflege**



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 19:19:51

Masstab 1:2500

0 20 40 60m

Diese Karte stellt einen Zusammensatz von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden.
Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Zentrum: [2681846.76,1248692.77]



Wipkinger Viadukt, Aussersihler Viaduktanlage kurz nach dem Bau, Flugaufnahme von W aus dem Ballon von Eduard Spelterini (1852–1931), aus: helveticarchives.ch, Sign. EAD-WEHR-32022-A, 01.07.1898 (Bild Nr. D101353_64).



Wipkinger Viadukt, Erddamm Vorbahnhof (261AUDAMM00001), Ansicht von O, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_65).



Wipkinger Viadukt, Vorbahnhofbrücke (261AUBRUECKE00003), Ansicht von O, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_66).



Wipkinger Viadukt, Hausteinbögen mit Strassenunterführungen (261AUVIADUKT00001), Ladeneinbauten in den Hausteinbögen, Ansicht von SW, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_67).



Wipkinger Viadukt, Hausteinbögen mit Strassenunterführungen (261AUVIADUKT00001), ehem. Strassendurchlass Geroldstrasse, heute Aufgang zum Lettenviadukt (261AUVIADUKT00002) mit Treppe und Lift, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_68).



Wipkinger Viadukt, Hausteinbögen mit Strassenunterführungen (261AUVIADUKT00001), Strassenunterführung Neugasse, Ansicht von W, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_69).



Wipkinger Viadukt, Hausteimbögen mit Strassenunterführungen (261AUVIADUKT00001), Strassenunterführung Josefstrasse, Ansicht vom Lettenviadukt (261AUVIADUKT00002 u. a.), 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_70).



Wipkinger Viadukt, Hausteimbögen mit Strassenunterführungen (261AUVIADUKT00001), Strassenunterführung Josefstrasse, nördliches Auflager (Detail), Ansicht von O, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_71).



Wipkinger Viadukt, Hausteimbögen mit Strassenunterführungen (261AUVIADUKT00001), Strassenunterführung Heinrichstrasse, Ansicht von W, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_72).



Wipkinger Viadukt, Hausteimbögen mit Strassenunterführungen (261AUVIADUKT00001), Strassenunterführung Limmatstrasse, Ansicht von S, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_73).



Wipkinger Viadukt, Erddamm Limmatstrasse (261IQDAMM00001), Ansicht von NO, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_74).



Wipkinger Viadukt, ehem. Strassenunterführung Sihlquai (abgebrochen), Ansicht von W, Bild: Baugeschichtliches Archiv Zürich, Bild Nr. 18787, 13.04.1944, (Bild Nr. D101353_75).



Wipkinger Viadukt, Strassenunterführung Sihlquai (Ersatzneubau von 1955), Ansicht von W, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_77).



Wipkinger Viadukt, Limmatbrücke (2611QBRUECKE00005), Ansicht von SO, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_78).



Wipkinger Viadukt, Brückenpfeiler von 1855 zwischen der Strassenunterführung Sihlquai (261IQBRUECKE00004), rechts, und der Limmatbrücke (261IQBRUECKE00005), links, Ansicht von NW, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_79).



Wipkinger Viadukt, Erddamm Wasserwerkstrasse mit Pissoir (261WPDAMM00001), Ansicht von SW, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_80).



Wipkinger Viadukt, Erddamm Wasserwerkstrasse (261WPDAMM00001) und Pissoir (261WPPISSOIR00001), Ansicht von SW, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_87).



Wipkinger Viadukt, Erddamm Wasserwerkstrasse (261WPDAMM00001) und Pissoir (261WPPISSOIR00001), Ansicht von N, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_86).



Wipkinger Viadukt, Strassenunterführung Wasserwerkstrasse vor dem Ausbau 1948, Ansicht von W, rechts der Vorgängerbau des Pissoirs (261WPPISOIR00001), Ansicht von W, Bild: Baugeschichtliches Archiv Zürich, Bild Nr. DMP_054643, 12.10.1944 (Bild Nr. D101353_84).



Wipkinger Viadukt, Strassenunterführung Wasserwerkstrasse zwischen dem Erddamm Wasserwerkstrasse mit Pissoir (261WPDAMM00001), links, und dem Erddamm Wipkingen mit Entwässerungsanlage (261WPDAMM00002), rechts, Ansicht von O, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_81).



Wipkinger Viadukt, Erddamm Wipkingen mit Entwässerungsanlage (261WPDAMM00002), Ansicht von SW, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_85).



Wipkinger Viadukt, Erddamm Wipkingen mit Entwässerungsanlage (261WPDAMM00002), offener Entwässerungskanal, Ansicht von S, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_88).

Lettenviadukt

Gemeinde	Zürich	Bezirk	Zürich
Quartier	Aussersihl, Industriequartier, Wipkingen	Planungsregion	Zürich
Adresse(n)	Viaduktstrasse 97 bei, Sihlquai 252 bei, 255 bei und 259 bei, Wasserwerkstrasse 107 bei und 119 bei		
Bauherrschaft	Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB Schweizerische Bundesbahnen SBB		
ArchitektIn			
Weitere Personen	De Wendel & Cie., Saar (o. A. – o. A.) (Hersteller) Gustav Mantel (1853–1908) (Ingenieur) Henri Amez-Droz (1862–1935) (Ingenieur) Jules Röthlisberger (1851–1911) (Ingenieur) Robert Moser (1838–1918) Società Nazionale delle Officine di Savigliano e Torino (o. A. – o. A.) (Hersteller)		
Baujahr(e)	1881–1894		
Einstufung	kantonal		
Ortsbild überkommunal	nein		
ISOS national	ja		
KGS	nein		
KGS Nr.	–		
Datum Inventarblatt	07.01.2020 Raphael Sollberger, Ruedi Weidmann		

Objekt-Nr.	Festsetzung Inventar	Bestehende Schutzmassnahmen
261AUVIADUKT00002	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261WPDAMM00003	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261IQBRUECKE00006	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261IQBRUECKE00007	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261IQBRUECKE00008	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261IQDVSIIHL00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–

Schutzbegründung

Der Lettenviadukt bildet zusammen mit dem Wipkinger Viadukt (Viaduktstrasse 21 bei u. a.; 261AUVIADUKT00001 u. a.) die Aussersihler Viaduktanlage, die 1894 in Betrieb genommen wurde. Die Anlage wurde unter der Leitung von NOB-Oberingenieur Robert Moser und unter Mitarbeit der Ingenieure Gustav Mantel, Jules Röthlisberger, Henry Amez-Droz u. a. gebaut und ersetzte einen 1855 unter Ingenieur August Beckh (1809–1899) aufgeschütteten Erddamm, der den Hauptbahnhof (Bahnhofplatz 15 u. a.; 261AA01592 u. a.) direkt über die Limmatbrücke (261IQBRUECKE00005) mit Wipkingen verband, sich jedoch für die neuen, schwereren Lokomotiven als zu steil herausstellte. Gleichzeitig beinhaltete die Anlage mit dem Lettenviadukt die neue Strecke der rechtsufrigen Zürichseelinie, die via Bahnhof Zürich Letten (Wasserwerkstrasse 93; 261WP00318) und Zürich Stadelhofen (Stadelhoferstrasse 8; 261AA01031) nach Rapperswil führte. Der Ersatz des Damms durch eine längere, flachere Rampe zeugt von der Entwicklung des Bahnverkehrs und der Verkehrstechnik um die Jahrhundertwende. Bis zum Bau des Berner Lorraineviadukts 1941 war die Aussersihler Viaduktanlage mit 834 m (Wipkinger Viadukt) bzw. 823 m (Lettenviadukt) das längste zusammenhängende Brückenbauwerk der Schweiz. Sie vereint die vielfältigsten historischen Brückenbautypen der Schweiz; insg. 103 Steingewölbe, 14 Parallelfachwerkträger, drei Stahlfachwerkbögen, drei Stahl-Beton-Verbundträger, zwei Blechbalkenträger, einen Schwedlerträger sowie einen Betonträger, was sie als Gesamtanlage zu einem regelrechten «Brückenmuseum», zu einem Denkmal der Technik-, Bau- und Verkehrsgeschichte von landesweiter Bedeutung macht. Dass der Bau der Viaduktanlage rund 3000 vorwiegend italienische Arbeiter beschäftigte, macht sie zudem zu einem wichtigen sozial- und wirtschaftsgeschichtlichen Zeugen.



Der von Beginn an bloss einspurige Lettenviadukt dient seit 1990 als Fuss- und Veloweg. Er besteht von S nach NO aus Hausteinbögen und Strassenunterführungen (261AUVIADUKT00002), dem Damm mit Vorbrücke Limmatstrasse–Sihlquai (261IQDVSIHL00001), der Strassenunterführung Sihlquai (261IQBRUECKE00006), einer Vorbrücke (261IQBRUECKE00007), der Limmatbrücke (261IQBRUECKE00008) und dem Lettendamm mit Personendurchlass Kloster-Fahr-Weg (261WPDAMM00003). Die verschiedenen Steinbögen und die Stahlfachwerkträger der Strassenunterführungen sind neben ihrer architekturgeschichtlichen Bedeutung und ihrer stadtraumbildenden Wirkung wichtige Zeugen der Zürcher Stadtentwicklung. So ermöglichten die von der Stadt geforderten hohen Öffnungen eine Entwicklung der Stadt durch die Viaduktanlage hindurch. Die Schwedlerträger bei der Strassenunterführung Sihlquai stellt einen seltenen Zeugen der Konstruktionsgeschichte des Brückenbaus dar, von dem es in der Schweiz nur noch zwei Exemplare gibt (der zweite führt die Appenzeller Bahn bei Sitterthal-Weissbad über die Sitter). Die Limmatbrücke des Lettenviadukts schliesslich, mit ihren drei in allen drei Achsen geneigten Stahlbogenfachwerken, bildet aus städtebaulicher, architektur- und ingenieurgeschichtlicher Sicht den Höhepunkt der Anlage.

Schutzzweck

Erhaltung der bauzeitlichen Substanz aller schützenswerten Einzelbauwerke des Lettenviadukts als Bestandteil der Aussersihler Viaduktanlage.

Kurzbeschreibung

Situation/Umgebung

Der Lettenviadukt und der Wipkinger Viadukt verlaufen zunächst parallel in einem Bogen um das «Depot F» (Remisenstrasse 15 u. a.; 261AU00932 u. a.) herum, über das Gleisfeld und danach entlang der Grenze zwischen den dicht bebauten Zürcher Quartieren Gewerbeschule und Industriequartier nach N. Ab der Heinrichstrasse führen sie getrennt über die Limmat, der Lettenviadukt nach O zum Bahnhof Zürich Letten (Wasserwerkstrasse 91 und 93; 261WP00318), der Wipkinger Viadukt nach NO zum Bahnhof Zürich Wipkingen (Dammstrasse 54; 261WP01607).

Objektbeschreibung

Hausteinbögen mit Strassenunterführungen (261AUVIADUKT00002)

Die Hausteinbögen bestehen im unteren Bereich, bis ca. einen Meter über Terrain, aus Lägernkalkstein, die oberen Bereiche der Pfeilerwände und die Stirnfelder sind aus Sandstein gemauert. Der Zwischenraum ist mit Kies aufgefüllt, die Abdeckung der Mauerkrone oberhalb einer Reihe von Konsolsteinen besteht aus Granitplatten. In den Gewölben sind heute Läden und Restaurants eingemietet. Die Lager der verschiedenen Strassenunterführungen (allesamt als Parallelfachwerkträger ausgebildet) liegen auf Granitquadern. Die Strassenunterführungen Neugasse (bei Viaduktstrasse 73), Josefstrasse (bei Viaduktstrasse 53), Heinrichstrasse (bei Heinrichstrasse 161) und Limmatstrasse (bei Limmatstrasse 218) sind bauzeitlich erhalten. Beim ehem. Strassendurchlass (bei Viaduktstrasse 89) wurden die urspr. Fachwerkträger 2000–2004 durch eine Stahl-Beton-Konstruktion ersetzt. In den leerstehenden Bogen wurde 2008–2011 eine Lift- und Treppenanlage eingebaut, die seitdem den südlichen Beginn, bzw. das Ende des Fussgänger- und Velowegs auf dem Lettenviadukt bildet. Im etwas tiefer liegenden Lettenviadukt haben die Träger allesamt eine etwas geringere statische Höhe als im Wipkinger Viadukt; dies, um genügend hohe Durchlässe für die Querstrassen zu lassen. Die geringere Höhe wiederum bedingte mehr Streben und Pfosten, was die Träger massiver wirken lässt als ihre Pendanten im Wipkinger Viadukt. Zudem liegt die Fahrbahn im Wipkinger Viadukt jeweils auf den Trägern auf, bei den Brücken des Lettenviadukts liegt sie jeweils mittig zwischen den Trägern.

Damm Limmatstrasse–Sihlquai (261IQDVSIHL00001)

Zwischen Limmatstrasse und Sihlquai führt der Lettenviadukt über einen von Gras und Bäumen bewachsenen Erddamm. Mit der Zeit wurden an mehreren Stellen Abgrabungen vorgenommen und mit Stützmauern gesichert, wie z. B. zugunsten des Hofes des Hauses an der Limmatstrasse 214 oder an der Limmatstrasse 218 für den Vorplatz einer Tankstelle; später zudem für eine Treppe und eine Rampe für den Langsamverkehr auf der Westseite oder am Sihlquai 230 für das Unterwerk Zürich.

Vorbrücke und Strassenunterführung Sihlquai (261IQBRUECKE00006)

Die Vorbrücke liegt auf dem Damm und einem gemauerten Pfeiler auf, der zwischen der ehem. Industriegleisstrasse und dem Sihlquai steht. Die von Gustav Mantel entworfene Blechbalkenbrücke mit seitlichen Konsolen (zur Abstützung des Schottertrog) überspannt einen Durchlass für das

ehem. Industriegleis am Sihlquai. Der Sihlquai wird in einem Winkel von ca. 45 Grad mit einem Schwedlerträger überbrückt, der auf zwei gemauerten Pfeilern lagert. Bei diesem vom deutschen Ingenieur Johann Wilhelm Schwedler (1823–1894) entwickelten Fachwerkssystem sind die Obergurtnoten entlang zweier Hyperbeln angeordnet, wodurch der Obergurt in der Brückenmitte einen Knick erhält. Die Diagonalstreben werden nur auf Zug beansprucht, wodurch sie sehr schlank sein können. Die Fahrbahn liegt unten zwischen den Trägern.

Vorbrücke (261IQBRUECKE00007)

Die Vorbrücke zur Limmatbrücke, eine von Gustav Mantel entworfene Blechbalkenbrücke, überspannt das Ufergelände zwischen dem Sihlquai und dem Widerlager der Limmatbrücke. Ihre Konstruktion entspricht derjenigen der Vorbrücke des Sihlquais (261IQBRUECKE00006), nur sind die Blechträger unter der Fahrbahn deutlich höher, da die Spannweite grösser ist.

Limmatbrücke (261IQBRUECKE00008)

Die Limmatbrücke setzt sich aus drei Fachwerkbogenbrücken, welche auf gemauerten Pfeilern mit gepfählten Betonfundamenten aufliegen, und einer Fahrbahn mit durchlaufendem Schotterbett zusammen. Die Brücke bildet eine Kurve mit 450 m Radius und die Fachwerkträger weisen Spannweiten von 35, 35 und 45 m auf. Diese lagern auf gusseisernen Kämpfergelenken. Die Geometrie der Brücke ist komplex, denn die Träger sind in allen drei Achsen geneigt. Die Bogenträger und die dicht stehenden Pfosten sind in Fachwerk aufgelöst, was der Brücke eine filigrane Erscheinung verleiht.

Lettendamm mit Personendurchlass Kloster-Fahr-Weg (261WPDAMM00003)

Das abfallende Ufergelände zwischen der Limmatbrücke und dem Bahnhof Letten überbrückt ein gemauerter Damm. Die Lagen im Mauerwerk aus Lägernkalkstein sind hier weniger regelmässig ausgeführt als an den Hausteimbögen. Die Steingrößen variieren stark. Die Fahrbahn wurde nachträglich durch eine auskragende Betonplatte verbreitert. Beim Bau wurde unmittelbar hinter dem nördlichen Widerlager der Limmatbrücke im Damm ein schmaler Personendurchlass für den Limmatuferweg freigelassen (südlich von Wasserwerkstrasse 119). Sein gemauertes Gewölbe ist heute ausbetoniert. Der letzte Teil des Damms vor dem Bahnhof Zürich Letten, wurde möglicherweise nachträglich verbreitert und mit einer Mauer aus regelmässiger gehauenen Steinen gefasst.

Baugeschichtliche Daten

1891–1894	Bau des Lettenviadukts, Bauherrschaft: Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB, Ingenieure: Robert Moser, Henri Amez-Droz und Gustav Mantel, Hersteller: Società Nazionale delle Officine di Savigliano e Torino und De Wendel & Cie., Saar
18.08.1894	Inbetriebnahme
2002–2004	Neubau der Strassenunterführung bei Viaduktstrasse 89, Bauherrschaft: SBB AG, Architekten: Bétrix & Consolascio (o. A. – o. A.)
2008–2011	Sanierung der Hausteimbögen und der Eisenfachwerke der Strassenunterführungen, Einbau von Ladenlokalen und Restaurationsbetrieben in die Hausteimbögen, Bauherrschaft: SBB AG und Stiftung zur Erhaltung von preisgünstigen Wohn- und Gewerberäumen der Stadt Zürich PWG, Architekten: EM2N (o. A. – o. A.)
2008–2012	Einrichtung des Fusswegs auf dem Lettenviadukt, Bauherrschaft: Stadt Zürich, Landschaftsarchitekten: Studio Vulkan (o. A. – o. A.)

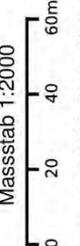
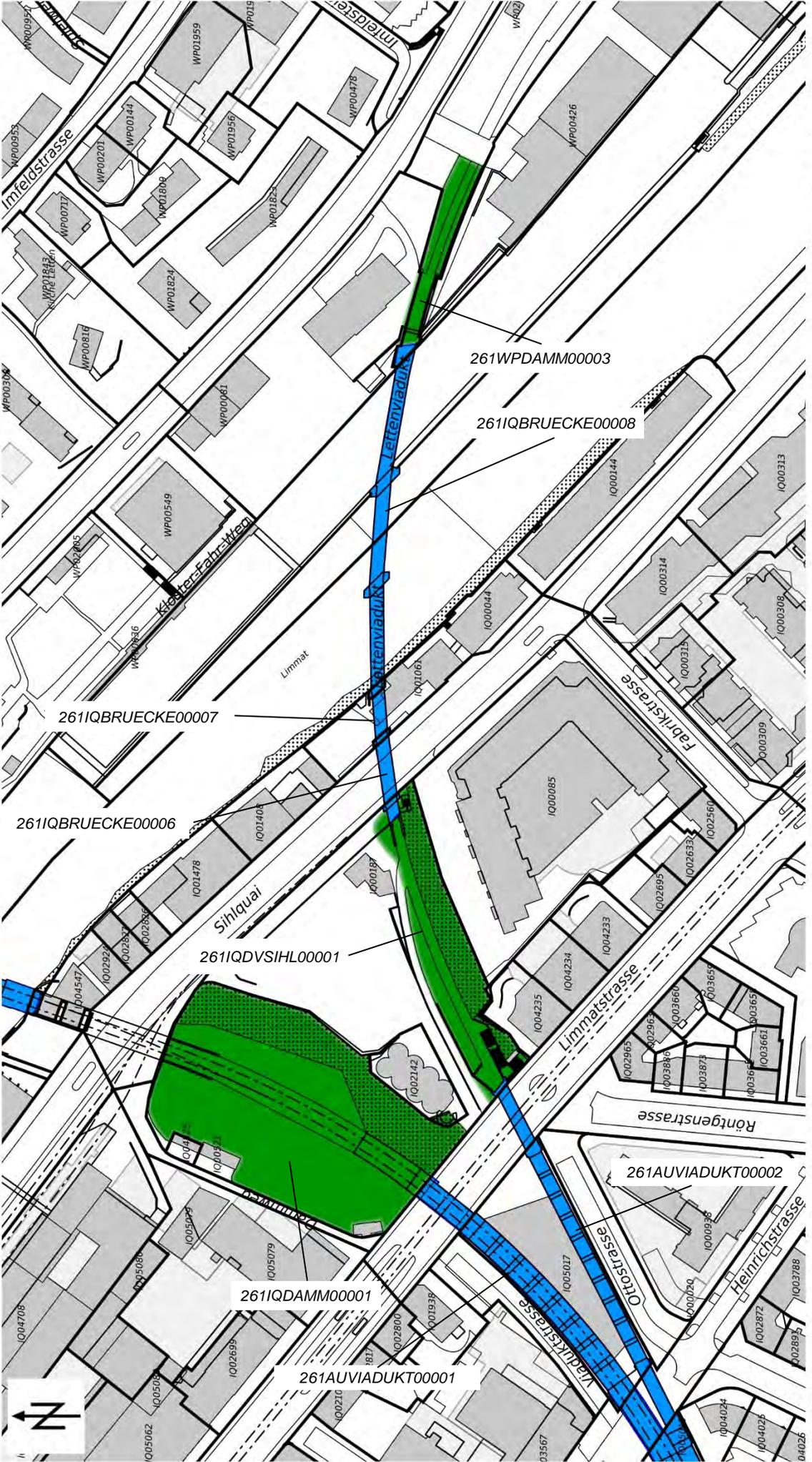
Literatur und Quellen

- Baukultur in Zürich, Aussersihl, Industrie, hg. von. Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Zürich 2004, S. 91–101 und 150.
- Hans-Peter Bärtschi, Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau, Basel 1983, S. 131, 135–137, 181–190 und 487–489.
- Jürg Conzett u. a., Schweizer Bahnbrücken (Architektur- und Technikgeschichte der Eisenbahnen in der Schweiz, Band 5), Zürich 2013, S. 16–20 und 194.
- Katja Hasche, Das Brückenmuseum, in: Tec21, 2007, Nr. 39, S. 22–29.
- Viaduktbauten Zürich HB – Zürich Wipkingen. Städtebauliche, technikgeschichtliche und denkmalpflegerische Text-, Plan- und Bilddokumentation, bearbeitet von Hans-Peter Bärtschi unveröffentlicht, 1993, Privatarchiv Ruedi Weidmann.



Kanton Zürich
GIS-Browser (<http://maps.zh.ch>)

Inventarrevision Denkmalpflege



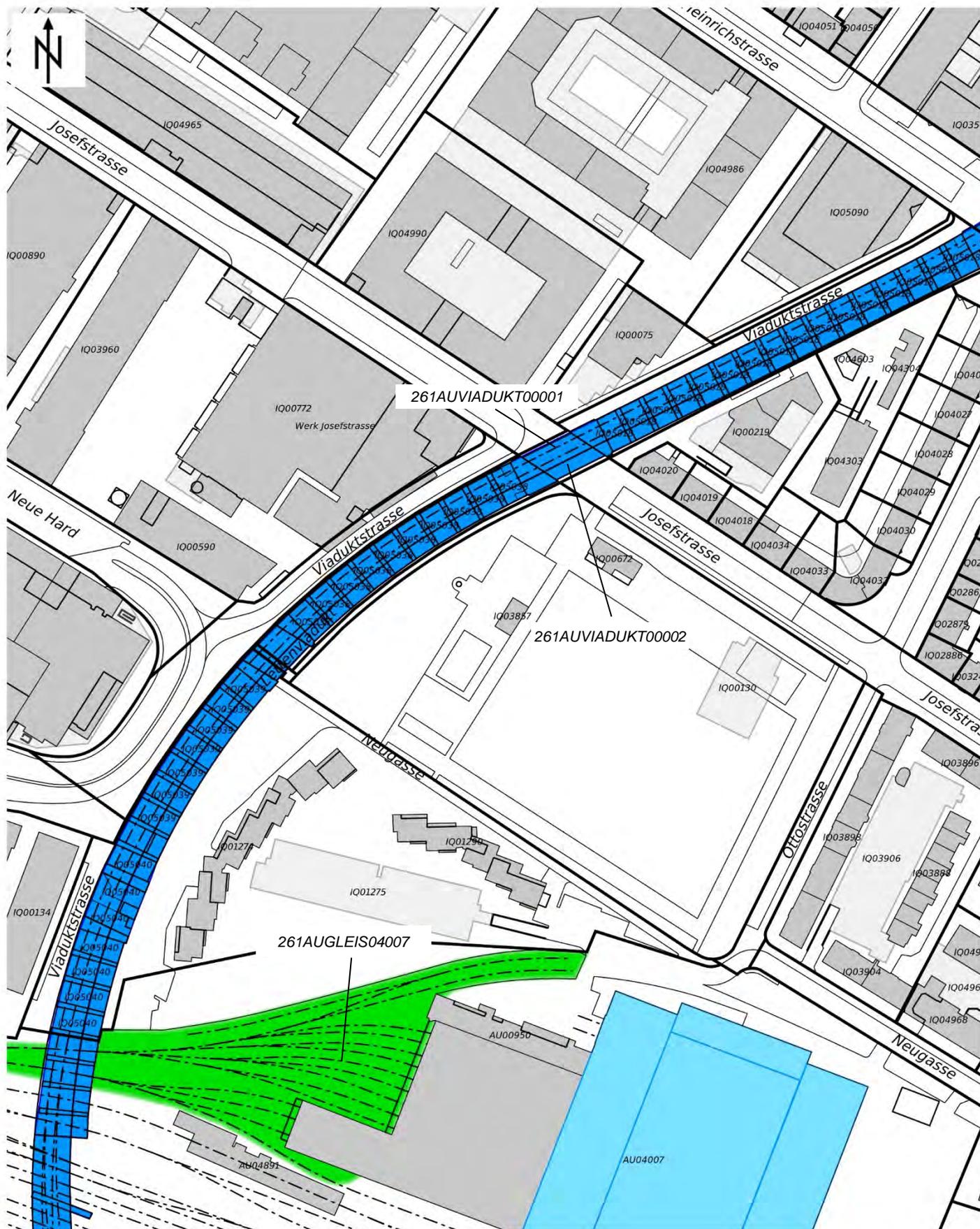
© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 23:15:43

Diese Karte stellt einen Zusammensatz von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Zentrum: [2682323.56, 1249170.57]



Inventarrevision Denkmalpflege



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 23:19:13

Diese Karte stellt einen Zusammensatz von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Masstab 1:2000



Zentrum: [2681875.35,1248930.86]



Lettenviadukt, Limmatbrücke (261IQBRUECKE00008), Ansicht von S,
20.10.2018 (Bild Nr. D101138_64).



Lettenviadukt, Limmatbrücke (261IQBRUECKE00008), Pfeiler in der Limmat
und Untersicht auf die Fachwerkbögen, Ansicht von W, 20.10.2018 (Bild Nr.
D101138_66).



Lettenviadukt, Hausteimbögen und Strassenunterführungen (261AUVIADUKT00002), Ansicht von NO, 20.10.2018 (Bild Nr. D101138_48).



Lettenviadukt, Hausteimbögen und Strassenunterführungen (261AUVIADUKT00002), Strassenunterführung Josefstrasse, Ansicht von SO, 20.10.2018 (Bild Nr. D101138_50).



Lettenviadukt, Strassenunterführung Sihlquai (261IQBRUECKE00006), Ansicht von SO, 20.10.2018 (Bild Nr. D101138_58).



Lettenviadukt, Strassenunterführung Sihlquai (261IQBRUECKE00006), Rollenwiderlager (Detail), 20.10.2018 (Bild Nr. D101138_59).



Lettenviadukt, links die Limmatbrücke (261IQBRUECKE00008), rechts der Lettendamm mit Personendurchlass Kloster-Fahr-Weg (261WPDAMM00003), Ansicht von SO, 20.10.2018 (Bild Nr. D101138_67).



Lettenviadukt, Lettendamm mit Personendurchlass Kloster-Fahr-Weg (261WPDAMM00003), Ansicht von SO, 20.10.2018 (Bild Nr. D101138_58).

Bahnhof Zürich Enge

Gemeinde
Zürich

Bezirk
Zürich

Quartier
Enge

Planungsregion
Zürich

Adresse(n)	Bederstrasse 1 und 3, Tessinerplatz 10, 10 bei, 12 und 12 bei, Seestrasse 16 und 26
Bauherrschaft	Schweizerische Bundesbahnen SBB
ArchitektIn	Gebrüder Pfister (1907–1950) Otto Pfister (1880–1959) Werner Pfister (1884–1950)
Weitere Personen	Carl Leonhard Fischer (1888–1987) (Bildhauer, Kunstmaler) Ernst Rathgeb (1884–1951) (Ingenieur)
Baujahr(e)	1925–1926
Einstufung	kantonal
Ortsbild überkommunal	nein
ISOS national	ja
KGS	A
KGS Nr.	7896
Datum Inventarblatt	07.01.2020 Raphael Sollberger, Ruedi Weidmann

Objekt-Nr.	Festsetzung Inventar	Bestehende Schutzmassnahmen
261EN01270	RRB Nr. 3048/1981 Liste ohne Inventarblatt, AREV Nr. 1724/2019 Inventarblatt	–
261ENPERRON01270-1	RRB Nr. 3048/1981 Liste ohne Inventarblatt, AREV Nr. 1724/2019 Inventarblatt	–
261ENPERRON01270-2	RRB Nr. 3048/1981 Liste ohne Inventarblatt, AREV Nr. 1724/2019 Inventarblatt	–
261ENUNTERF01270-1	RRB Nr. 3048/1981 Liste ohne Inventarblatt, AREV Nr. 1724/2019 Inventarblatt	–
261ENUNTERF01270-2	RRB Nr. 3048/1981 Liste ohne Inventarblatt, AREV Nr. 1724/2019 Inventarblatt	–

Schutzbegründung

Der Bahnhof Zürich Enge ist ein wichtiger verkehrs-, architektur- und städtebaugeschichtlicher Zeuge der Zwischenkriegszeit. Wie der Bahnhof Zürich Wiedikon (Baumgartnerstrasse 3 u. a.; 261WD02412 u. a.) ist auch der Bahnhof Zürich Enge ein Teil der linksufrigen Zürichseebahn und der im Zuge ihrer 1918 bis 1928 realisierten Tieferlegung geschaffenen Gesamtanlage, dem sogenannten «Seebahneinschnitt» (Seebahnstrasse 251 bei u. a.; 261AUSEEBAHN00001 u. a.). Das Bahnhofensemble besteht aus dem Aufnahmegebäude (261EN01270), den Perrondächern 1 (261ENPERRON01270-1) und 2 (261ENPERRON01270-2) sowie den beiden Personenunterführungen Nord (261ENUNTERF01270-1) und Süd (261ENUNTERF01270-2). Die Bahnhöfe Wiedikon und Enge waren die ersten innerstädtischen Stationen in der Schweiz, die, ohne Güterumschlag, ganz auf den Personenverkehr ausgerichtet waren. Sie stehen typologisch in der Tradition der aus London, Paris u. a. Städten bekannten U-Bahn-Stationen und sind Vorläufer heutiger S-Bahn-Stationen.

Das Aufnahmegebäude ist nach dem Hauptbahnhof (Bahnhofplatz 15 u. a.; 261AA01592 u. a.) das grösste in Zürich. Für einen Quartierbahnhof bedeutete das ausgedehnte Raumprogramm ein sozial- und wirtschaftsgeschichtliches Novum, umfasste es doch neben der notwendigen Infrastruktur mit Wartsälen und Restaurants neu auch verschiedene Ladenlokale, eine Post und in den OG Wohnungen und Büros. Aus architekturgeschichtlicher Sicht ist das substanziell grösstenteils bauzeitlich erhaltene Aufnahmegebäude als eines der herausragendsten Beispiele des Neoklassizismus in der Schweiz zu bezeichnen. Mittels der Verwendung von Tessiner Steinsorten wurde der Bahnhof als Ausgangspunkt der Gotthardlinie inszeniert. Von damaligen Vertretern der



modernen Architektur wurde der Neubau wegen seiner üppigen Architektursprache und der palastartigen, monumentalen Ostfassade kritisiert. Auch, dass seine vielen Funktionen unter einem Dach zusammengefasst und nicht in funktional differenzierte Einzelbauten aufgelöst wurden, erschien den mehrheitlich eher sozialistisch gesinnten Avantgardisten «verdächtig». Diese kontroverse Rezeptionsgeschichte macht den Bahnhof Zürich Enge zu einem frühen Zeugen für den Modernestreit der Zwischenkriegszeit. Zudem ist er ein früher Vertreter im bedeutenden Werk des Zürcher Architekturbüros Gebrüder Pfister. Die Gebrüder Pfister waren ausgewiesene Vertreter der Haltung, moderne Bauaufgaben mit einer Kombination aus neusten technischen Verfahren und traditioneller Baukunst zu verbinden (vgl. dazu auch die etwa gleichzeitig erstellte Kantonsschule im Lee, Stadt Winterthur, Rychenbergstrasse 140; 230ST04022). Heute wird ihr Werk, welches Bauten des Heimatstils, des Neoklassizismus und moderate Exemplare des Neuen Bauens umfasst, als charakteristisch für die Entwicklung der Deutschschweizer Architektur, als Teil der «anderen Moderne» bezeichnet. Obschon die beiden Architekten bautechnisch und städtebaulich stets fortschrittlich eingestellt und an neuen Lösungen interessiert waren, hielten sie noch bis weit in die 1930er Jahre hinein an den tradierten Formen der Repräsentationsarchitektur fest, ähnlich wie der Zürcher Stadtbaumeister Hermann Herter (1877–1945), Hans Bernoulli (1876–1955) in Basel und Winterthur oder Otto Rudolf Salvisberg (1882–1940) in Bern und Berlin (Vgl. hierzu insb. die Gebäude der kantonalen Verwaltung am Walcheplatz 1 u. a.; 261AA01141 u. a.).

Die vom bedeutenden Zürcher Ingenieur Ernst Rathgeb konzipierten und äusserst filigran gestalteten Perrondächer sind von hohem ingenieurgeschichtlichem Wert: Die Kombination von Stahlstützen und -bindern mit einem Eisenbetondach wurde hier und im Bahnhof Zürich Wiedikon erstmals in der Schweiz angewandt, wobei Rathgeb für die beiden Bahnhöfe je eigene Formen entwickelte. Mit ihrer auf die Architektur des Aufnahmegebäudes abgestimmten Formensprache und Materialisierung sind die Perrondächer wie auch die beiden gut erhaltenen, von den Architekten und dem Ingenieur gemeinsam gestalteten Personenunterführungen integrale Bestandteile der schützenswerten Gesamtanlage.

Der Bahnhof Zürich Enge ist nicht nur als Teil des «Seebahneinschnitts» von grosser städtebaugeschichtlicher Bedeutung, mit ihm und dem gleichzeitig angelegten Tessinerplatz im O des Aufnahmegebäudes erhielt auch das wachsende Vorstadtquartier Enge ein neues, bis heute hoch frequentiertes, städtisches Zentrum.

Schutzzweck

Erhaltung der Gesamtanlage. Erhaltung der bauzeitlichen Substanz aller schützenswerten Bauten des Bahnhofs Zürich Enge mitsamt ihren äusseren und inneren bauzeitlichen Ausstattungselementen und Oberflächen sowie des Bauschmucks.

Kurzbeschreibung

Situation/Umgebung

Bei der Tieferlegung der linksufrigen Zürichseebahn wurde der Bahnhof Zürich Enge von seinem urspr. Standort an der Alfred-Escher-Strasse nach W an den Fuss des Kirchhügels verlegt. Das urspr. drei-, heute zweigleisige Bahnhofgelände reicht vom Südportal des Ulmbergtunnels (Gutenbergstrasse 9 bei; 261ENTUNNEL00001) im N bis zum Nordportal des Engetunnels (Seestrasse 45 bei; 261ENTUNNEL00002) im S. Während die Stützmauern und Portale in den übrigen Abschnitten des «Seebahneinschnitts» aus Kalkstein gemauert sind, wurde im Bahnhof Zürich Enge Granit in Abstimmung mit der Verwendung von Tessiner Steinsorten am Aufnahmegebäude eingesetzt.

Objektbeschreibung

Aufnahmegebäude (261EN01270)

Das Aufnahmegebäude besteht aus einem Tragwerk in Eisenbeton über einem unregelmässigen Grundriss mit zwei Lichthöfen. Es wird von einem geknickten Walmdach gedeckt und besitzt eine Aussenhülle aus Tessiner Gneis, wobei meist glatte Ortquader mit dunklerem Bruchsteinmauerwerk alternieren. Entlang der Seestrasse, gegen den Tessinerplatz, zeigt der Bau eine konkave, monumentale, symmetrische Fassade mit einer zweigeschosshohen Arkadenvorhalle gegen den von ihr halbseitig umschlossenen Tessinerplatz. Beidseits der Arkadenhalle schliessen vom Tessinerplatz aus gesehen siebenachsige, gleich hohe Kuben an. Im Spickel Seestrasse/Bederstrasse birgt ein einstöckiger Vorbau mit abgerundeter Fassade den im Gelände vertieften, ehem. Posthof. An der Bederstrasse zeigt das Aufnahmegebäude einen überhöhten

Treppenhausturm in der Mittelachse. Um das ganze Gebäude herum läuft ein stark profiliertes Kranzgesims. Das Gebäude ist aussen und innen mit speziell angefertigten, von den Gebr. Pfister entworfenen Details wie Laternen, Uhren, Türgriffen usw. ausgestattet. Am Fries über der konkaven Arkade steht in weissen Metall-Buchstaben «BAHNHOF ZÜRICH ENGE», auf der Dachkante darüber steht eine Uhr, flankiert von zwei Fahnenstangen und zwei nach S, bzw. nach N eilenden Eisengenielen von Carl Leonhard Fischer. Im Innern werden die verschiedenen Niveaus und Richtungen der Fussgängerströme durch ein System mit mehreren Zugängen (Tessinerplatz 10 und 12), Durchgängen, Lichthöfen und Unterführungen organisiert. Auffallend ist dabei die ungefähr im Mittelpunkt liegende, zweigeschossige und kreisrunde ehem. Schalterhalle, die von einer grossen holzverkleideten, oben verglasten Kuppel überwölbt wird. Die Räume der Post im Nordtrakt entlang der Bederstrasse werden heute als Ladenlokale/Restaurants u. ä. genutzt, auch die OG sind fremdvermietet. Im Südtrakt waren urspr. ein Stellwerk, Dienst- und Publikumsräume wie z. B. die Restaurants der II. und III. Klasse untergebracht, auch heute dienen die Räume mehrheitlich Ladenlokalen und Restaurants.

Perrondach 1 (261ENPERRON01270-1)

Die Perrondächer bestehen aus Stützen aus genieteten Stahlprofilen und einer Decke aus Eisenbeton, die durch drei einbetonierte Längsträger in Form gevouteter Rippen sowie durch feinere Querrippen ausgesteift ist. Die Querträger über den Einzelstützen sind mit oben abgerundeten Enden in die Rundung der Rippen eingepasst. Die Dachplatte ist lediglich aufgelegt und verschraubt. Ihre Untersicht ist weiss gestrichen. Die Hälfte des Hausperrondachs ist vor der Fassade des Aufnahmegebäudes als Kasettendecke mit Glasbausteinen ausgebildet. Das Dach wurde mit grünem Quarzsand und Kies bestreut.

Perrondach 2 (261ENPERRON01270-2)

Das Perrondach 2 ist formal weitgehend identisch mit dem Perrondach 1, liegt jedoch auf Doppelstützen auf. Die Binder über den Doppelstützen (Perron 2) sind mit oben abgerundeten Enden in die Rundung der Rippen eingepasst.

Personenunterführung Nord (261ENUNTERF01270-1)

Die Mauern der Personenunterführung Nord sind mit glatt bearbeiteten Platten aus Verzasca-Granit verkleidet. Die mit einem Rauputz versehenen Decken bestehen unter den Gleisen aus einbetonierten Walzträgern, unter den Perrons aus Eisenbetondecken. Bei den Geländern um die Treppenabgänge handelt es sich um Spezialanfertigungen auf Wunsch der Architekten. Neben dem Treppenaufgang am Westende der Personenunterführung Nord wurde auf dem nicht mehr genutzten dritten Trasse eine Treppen- und Lifanlage gebaut (Bederstrasse 11).

Personenunterführung Süd (261ENUNTERF01270-2)

Die Personenunterführung Süd ist formal weitgehend identisch mit der Personenunterführung Nord. Am Ostende führt sie auf einen Diensteingang im 1. UG des Aufnahmegebäudes zu, der mit zwei seitlichen Fenstern eine Torsituation bildet.

Baugeschichtliche Daten

- | | |
|----------------------------|---|
| 1875 | Bau des ersten Bahnhofs in Enge, Bauherrschaft: Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB, Architekt: Heinrich Gmelin (1833 – o. A.) |
| 1919–1928 | Bau des «Seebahneinschnitts» (Tieferlegung der linksufrigen Zürichseebahn, Seebahnstrasse 251 bei u. a.; 261AUSEEBAHN00001 u. a.), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB und Stadt Zürich, Architekt: Hermann Herter (1877–1945), Ingenieure: Robert Grünhut (1861–1953) u. a. |
| 1923 | Eingeladener Wettbewerb für ein neues Aufnahmegebäude durch die Stadt Zürich und die Schweizerischen Bundesbahnen SBB |
| 1925–1926 | Bau des Bahnhofs Zürich Enge, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekten: Gebrüder Pfister, Ingenieur: Ernst Rathgeb, Bildhauer und Kunstmaler: Carl Fischer |
| 1949 | Einbau eines Migros-Verkaufsladens im UG, Architekt: Hans Vogelsanger (1883–1964) |
| 2. H. 19. Jh.
1991–2001 | mehrere weitere Ladenein- und umbauten
Etappierte Erneuerung der Fassaden, des Kiosks, der WC-Anlagen und der Perrondächer, Umnutzung des Stellwerks, der Billett- und Gepäckschalter sowie der Lagerräume; Renovation der OG, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB und SBB AG |
| 2007 | Bau der Treppe und des Aufzugs an der Bederstrasse 11, Bauherrschaft: SBB AG |

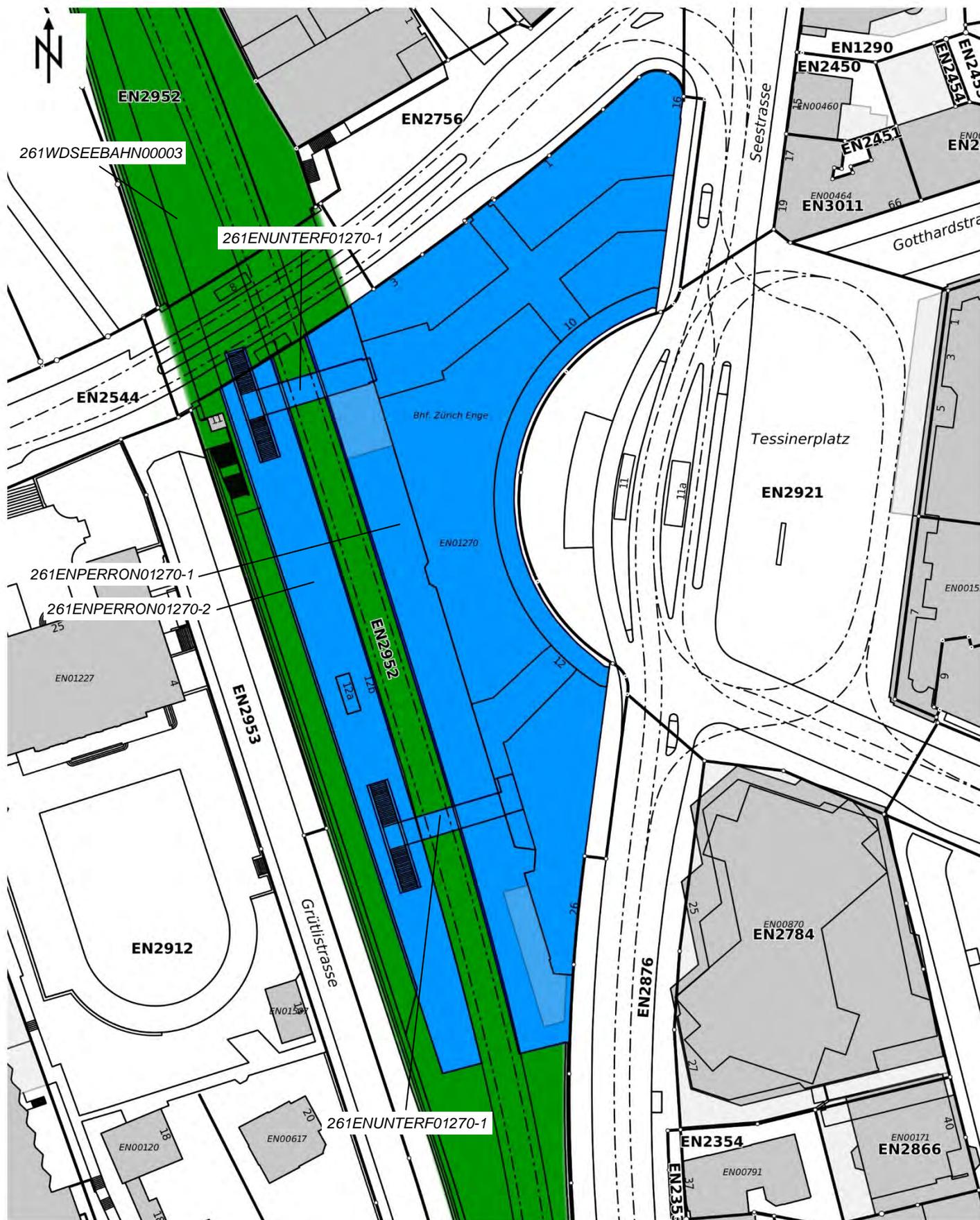
2019 Abbruch und Neubau der Strassenüberführung Bederstrasse von 1923,
Bauherrschaft: SBB AG und Stadt Zürich

Literatur und Quellen

- Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Baukultur in Zürich, Wiedikon, Albisrieden, Altstetten, hg. von Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Zürich 2005, S. 30.
- Dagmar Böcker, Otto Pfister, in: Historisches Lexikon der Schweiz, www.hls-dhs-dss.ch/de/articles/046136, Stand 03.09.2019.
- Die Kunstdenkmäler des Kantons Zürich, Band VI, Die Stadt Zürich VI. Die Grossstadt Zürich VI, hg. von Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Bern 2016, S. 106–109.
- Dominique von Burg, Gebrüder Pfister. Architektur für Zürich 1907–1950, Zürich 2000, S. 238–249.
- Elke Krafka, Carl Fischer, in: Theaterlexikon der Schweiz, Band 1, hg. von Andreas Kotte, Zürich 2005, S. 597–598.
- Hans Naef, Die neuen Aufnahmegebäude Zürich-Enge und Zürich-Wiedikon, in: *Werk*, 1927, Nr. 3, S. 83–91.
- O. A., Zum Bebauungsplan am Bahnhof Enge der linksufrigen Zürichseebahn, in: *Schweizerische Bauzeitung*, 1923, Nr. 5, S. 183–186.
- R. Henauer, Ernst Rathgeb (Nekrolog), in: *Schweizerische Bauzeitung* 1951, S. 609–610.
- Robert Grünhut und Martin Hürlimann, Der Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich (Denkschrift anlässlich der Eröffnung am 1. März 1927), Zürich 1927.
- Typologisches Inventar Bahnhöfe, Stadt Zürich, 261EN01270 und 261EN01567, 2004, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Werner Stutz, Bahnhöfe der Schweiz, Zürich 1976, S. 187–190.



Inventarrevision Denkmalpflege



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 23:34:50

Diese Karte stellt einen Zusammenschluss von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Masstab 1:1000



Zentrum: [2682514.87,1246483.45]



Bahnhof Zürich Enge, Aufnahmegebäude (261EN01270), Ansicht von NO, 01.06.2016, Bild: www.sbb.ch (Bild Nr. D101354_02).



Bahnhof Zürich Enge, Aufnahmegebäude (261EN01270), Ansicht von S, Bild: Wikimedia Commons, Roland zh, 18.10.2011 (Bild Nr. D101354_02).



Bahnhof Zürich Enge, Aufnahmegebäude (261EN01270), Ansicht von NO, Bild: Wikimedia Commons, Felix Eggmann, 04.09.2011 (Bild Nr. D101354_04).



Bahnhof Zürich Enge, Aufnahmegebäude (261EN01270), ehem. Schalterhalle, Bild: Wikimedia Commons, Metro Centric, 26.09.2009 (Bild Nr. D101354_05).



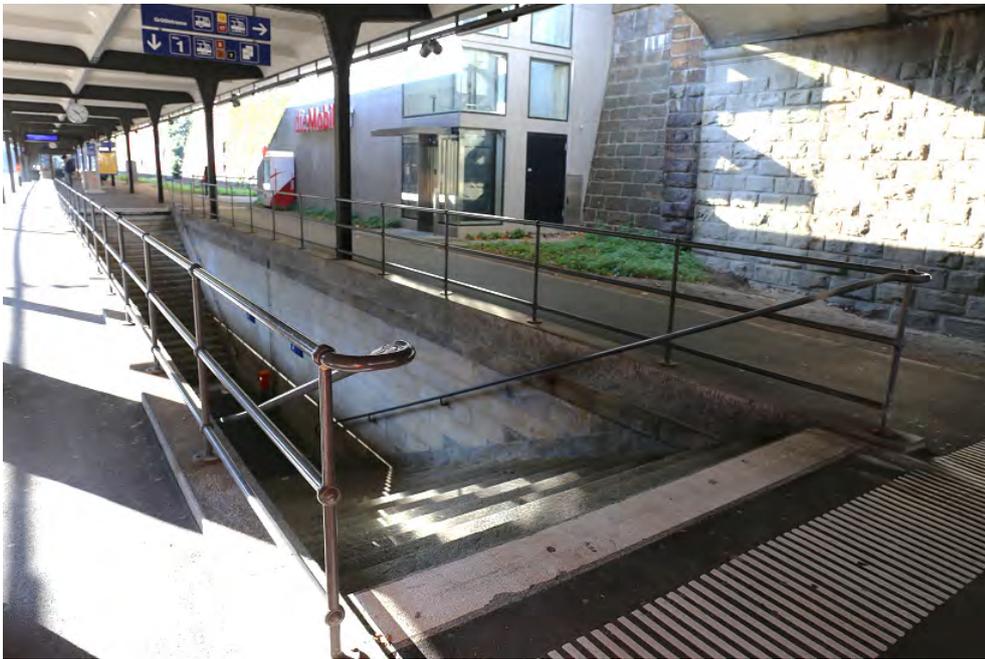
Bahnhof Zürich Enge, links Perrondach 1 (261ENPERRON01270-1), rechts Perrondach 2 (261ENPERRON01270-2), Ansicht von N, aus: Denkschrift zur Eröffnung am 01.03.1927, Zürich 1927, 01.01.1927 (Bild Nr. D101354_07).



Bahnhof Zürich Enge, Perrondach 1 (261ENPERRON01270-1), Ansicht von S, 18.10.2018 (Bild Nr. D101354_08).



Bahnhof Zürich Enge, Perrondach 2 (261ENPERRON01270-2), Ansicht von SO, 18.10.2018 (Bild Nr. D101354_10).



Bahnhof Zürich Enge, Personenunterführung Süd (261ENUNTERF01270-2), Abgang von Perron 2, 18.10.2018 (Bild Nr. D101354_18).



Bahnhof Zürich Enge, Personenunterführung Nord (261ENUNTERF01270-1),
18.10.2018 (Bild Nr. D101354_19).



Bahnhof Zürich Enge, Personenunterführung Süd (261ENUNTERF01270-2),
Aufgang zu Perron 1, 18.10.2018 (Bild Nr. D101354_26).

Hardturmviadukt

Gemeinde	Bezirk
Zürich	Zürich
Quartier	Planungsregion
Aussersihl, Industriequartier	Zürich

Adresse(n)	Förllibuckstrasse 109 bei, Pfingstweidstrasse 95 bei, 98 bei und 103 bei, Turbinenstrasse 41 bei
Bauherrschaft	Schweizerische Bundesbahnen SBB
ArchitektIn	
Weitere Personen	Christian Menn (1927–2018) Dialma Jakob Bänziger (1927 – o. A.) Hans Hugli (1928–2015) Ingenieurgesellschaft Bänziger, Hugli, Menn (1962–2004)
Baujahr(e)	1964–1981
Einstufung	kantonal
Ortsbild überkommunal	nein
ISOS national	ja
KGS	nein
KGS Nr.	–
Datum Inventarblatt	07.01.2020 Raphael Sollberger, Ruedi Weidmann

Objekt-Nr.	Festsetzung Inventar	Bestehende Schutzmassnahmen
261IQRAMPE00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261IQHARDTU00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261IQHARDTU00002	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261IQHARDTU00003	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261IQSTELLW00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–

Schutzbegründung

Die im Singular als «der Hardturmviadukt» bezeichnete Brückenanlage besteht aus einem westlichen (261IQHARDTU00001) und einem östlichen Viaduktschenkel (261IQHARDTU00002) über dem Zürcher Gleisfeld, einem geraden Teil (261IQHARDTU00003) über dem Industriequartier, einer Rampe (261IQRAMPE00001) und einem kleinen Stellwerk (261IQSTELLW00001). Auch der Bahnhof Zürich Hardbrücke (Hardstrasse 181 u. a.; 261AU00332 u. a.) entstand mit dem Bau des Viadukts. Errichtet wurde die Viaduktanlage von der weltweit bekannten Ingenieurgesellschaft bestehend aus Dialma Jakob Bänziger, Hans Hugli und Christian Menn, die sich bis 2004 für rund 500 ausgeführte Brückenprojekte als Projektverfasserin und/oder Bauleiterin verantwortlich zeichnen sollte. Der Hardturmviadukt war lange Zeit die längste vorgespannte Eisenbahnbrücke Europas und blieb dies in der Schweiz bis zum Bau der Überwerfung der Durchmesserlinie (Neufrankengasse 40 u. a.) 2014–2015. Als solche ist er ein wichtiger bahngeschichtlicher Zeuge von landesweiter Bedeutung. Der westliche, einspurige Schenkel ermöglichte eine direkte Güterzugverbindung zwischen dem Limmattal mit seinen grossen Güterumschlagplätzen und der Nordostschweiz. Der östliche, zweispurige Schenkel schuf eine zweite Doppelspur für Personenzüge zwischen dem Zürcher Hauptbahnhof (Bahnhofplatz 15 u. a.; 261AA01592 u. a.) und Zürich Oerlikon (Hofwiesenstrasse 369 u. a.; 261OE00068 u. a.), was für die Einführung des Taktfahrplans 1982 notwendig war. Zudem ist der Hardturmviadukt ein ingenieurbautechnisches Pionierwerk: Zu seiner Bauzeit ab 1964 hatten die SBB noch kaum Erfahrung mit langen Brücken aus vorgespanntem Beton. Für die Betongelenke verlangten sie von den Ingenieuren Materialprüfungen an der Eidgenössischen Materialprüfungsanstalt EMPA, 1963–1966 wurden an drei Betongelenkversuchskörpern Ermüdungs- und Druckversuche durchgeführt. Heute ist vorgespannter Stahlbeton die mit Abstand am häufigsten eingesetzte Bauweise für Bahnbrücken von mehr als 20 m Länge. Die Grundform des Hohlkastenträgers hat sich seither nicht wesentlich verändert. Der Hardturmviadukt ist zu grossen Teilen in seiner bauzeitlichen Substanz und weitgehend in seiner urspr. Gestalt erhalten. Das schlicht gestaltete Stellwerk ordnet sich den formal reduzierten

Betonteilen des Brückenbauwerks unter, mit seinen filigranen Proportionen und seiner Materialisierung aus Metall definiert es sich selbst als technisches Ausstattungselement. Aus städtebaugeschichtlicher Sicht bildet er zusammen mit der Aussersihler Viaduktanlage (Viaduktstrasse 21 bei u. a.; 261AUVIADUKT00001 u. a.) und den jüngeren Gleisüberwerfungen eine Architekturlandschaft aus diversen Brückenbauten mit grosser Fernwirkung, die das Gleisfeld und die Stadtteile im N und S bis heute trotz ihrer grossen Entfernung miteinander verzahnen.

Schutzzweck

Erhaltung der bauzeitlichen Substanz der Viaduktanlage mit den drei Viaduktschenkeln, den Widerlagern und dem Stellwerk. Erhaltung der Rampe beim Bahnhof Zürich Hardbrücke zugunsten der städtebaugeschichtlichen Lesbarkeit der Anlage.

Kurzbeschreibung

Situation/Umgebung

Der Hardturmviadukt gehört zur sogenannten «Käferberglinie», die als direkte Verbindung vom Limmattal via Käferbergtunnel und Oerlikon in die Nordostschweiz einerseits (westlicher Schenkel) sowie als zweite Verbindung vom Hauptbahnhof Zürich nach Oerlikon andererseits (östlicher Schenkel) dient. Der westliche Schenkel steigt in einer weiten, gleichmässigen Kurve über den nördlichen Teil des Gleisfelds auf, überbrückt die Pfingstweidstrasse zwischen Nr. 94 (heute Toni-Areal) und Nr. 98 (heute Sheraton Hotel), vereinigt sich danach mit dem östlichen Flügel und führt in gerader Linienführung weiter nach NW über die Förrlibuck- und die Hardstrasse, über die Limmat und danach über die Breitensteinstrasse bis zum Südportal des Käferbergtunnels. Die östlichen Zubringergleise steigen zunächst auf einer Rampe, beginnen östlich der Hardbrücke und unter ihr hindurchführend, auf den östlichen, zweispurigen Schenkel des Viadukts auf, der in einer gleichmässigen Kurve nach N abbiegt und dabei die Duttweilerbrücke und die Pfingstweidstrasse überquert, um sich danach mit dem westlichen Schenkel zu vereinen. Der Bahnhof Zürich Hardbrücke liegt, wie sein Name erahnen lässt, unter der Hardbrücke. Seine Fundamente und einige seiner Stützmauern sind konstruktive Bestandteile der Rampe.

Objektbeschreibung

Westlicher Schenkel (261IQHARDTU00001)

Der Hardturmviadukt ist eine Viaduktanlage mit zwei Schenkeln sowie einem geraden Teil und wurde aus vorgespanntem Beton errichtet. Die durchlaufenden Hohlkastenträger mit Spannweiten zwischen 30 und 40 m liegen auf schlanken Stützen mit hexagonalem Querschnitt und armierten Betongelenken auf. Insg. vier widerlagerähnliche Bauwerke dienen zur Längsstabilisierung bzw. zur Aufnahme der Anfahr- und Bremskräfte. Der westliche Schenkel ist einspurig, 648 m lang, beschreibt eine weite, gleichmässige Kurve von 410 m Radius und lagert mit armierten Betongelenken auf Einzelstützen von sechseckigem Grundriss auf, die in der Kurve zur besseren Aufnahme der Zentrifugalkraft mit einseitigem Anzug ausgebildet sind. Am westlichen Ende gibt es einen Erddamm mit Widerlager und Flügelmauern aus Beton.

Östlicher Schenkel (261IQHARDTU00002)

Der östliche Schenkel ist zweispurig, 230 m lang, beschreibt eine gleichmässige Kurve von 368 m Radius und lagert mit armierten Betongelenken auf Doppelstützen von sechseckigem Grundriss auf.

Rampe (261IQRAMPE00001)

Die 430 m lange Rampe mit 1.3 % Gefälle, die von O her unter der Hardbrücke hindurch auf den östlichen Viaduktschenkel führt, gliedert sich in drei Abschnitte: den Erddamm (104 m), den Stützmauerbereich (216 m) und das Rahmenbauwerk (112 m). Im Bereich des Bahnhofs Zürich Hardbrücke wurden die Sichtbetonmauern des Rahmenbauwerks rot bemalt.

Gerader Teil (261IQHARDTU00003)

Der gerade, doppelspurige Teil des Hardturmviadukts ist 478 m lang und lagert wie der östliche Schenkel auf Doppelstützen auf. Bei der Unterführung der Hardturmstrasse und über der Limmat gibt es nachträglich montierte Lärmschutzwände, die die Proportionen des Baus verändern.

Stellwerk (261IQSTELLW00001)

Die kleine Stellwerkkabine aus Blech mit Pultdach und grossen Fensterscheiben steht auf dem Hardturmviadukt, wo seine beiden Schenkel zusammenlaufen, auf einer kleinen Brücke zwischen den Schenkeln.

Baugeschichtliche Daten

1962 Projektwettbewerb unter vier eingeladenen Büros

1964–1967	Bau des westlichen Schenkels (261IQHARDTU00001) und des geraden Teils (261IQHARDTU00003), Ingenieure: Ingenieurgemeinschaft Bänziger, Hugli, Menn
1968–1969	Bau der Rampe (261IQRAMPE00001) und eines Teils des östlichen Schenkels (261IQHARDTU00002), Ingenieur: Dialma Jakob Bänziger
1979–1981	Fertigstellung des östlichen Schenkels und der Rampe, Ingenieur: Dialma Jakob Bänziger
1981	vermutlich Bau des Stellwerks (261IQSTELLW00001)
1982	Bau des Bahnhofs Zürich Hardbrücke (Hardstrasse 181 u. a.; 261AU00332 u. a.), Ingenieur: Dialma Jakob Bänziger
1988	Erweiterung des Bahnhofs auf vier Gleise und Überdachung, Architekt: Erwin Müller (o. A. – o. A.)
E. 20. Jh.	Anbringung von Lärmschutzwänden, Bauherrschaft: SBB AG
2005	Um- und Ausbau des Bahnhofs Hardbrücke, Bauherrschaft: SBB AG, Architekten: EM2N (o. A. – o. A.)
2017	erneuter Um- und Ausbau des Bahnhofs Hardbrücke

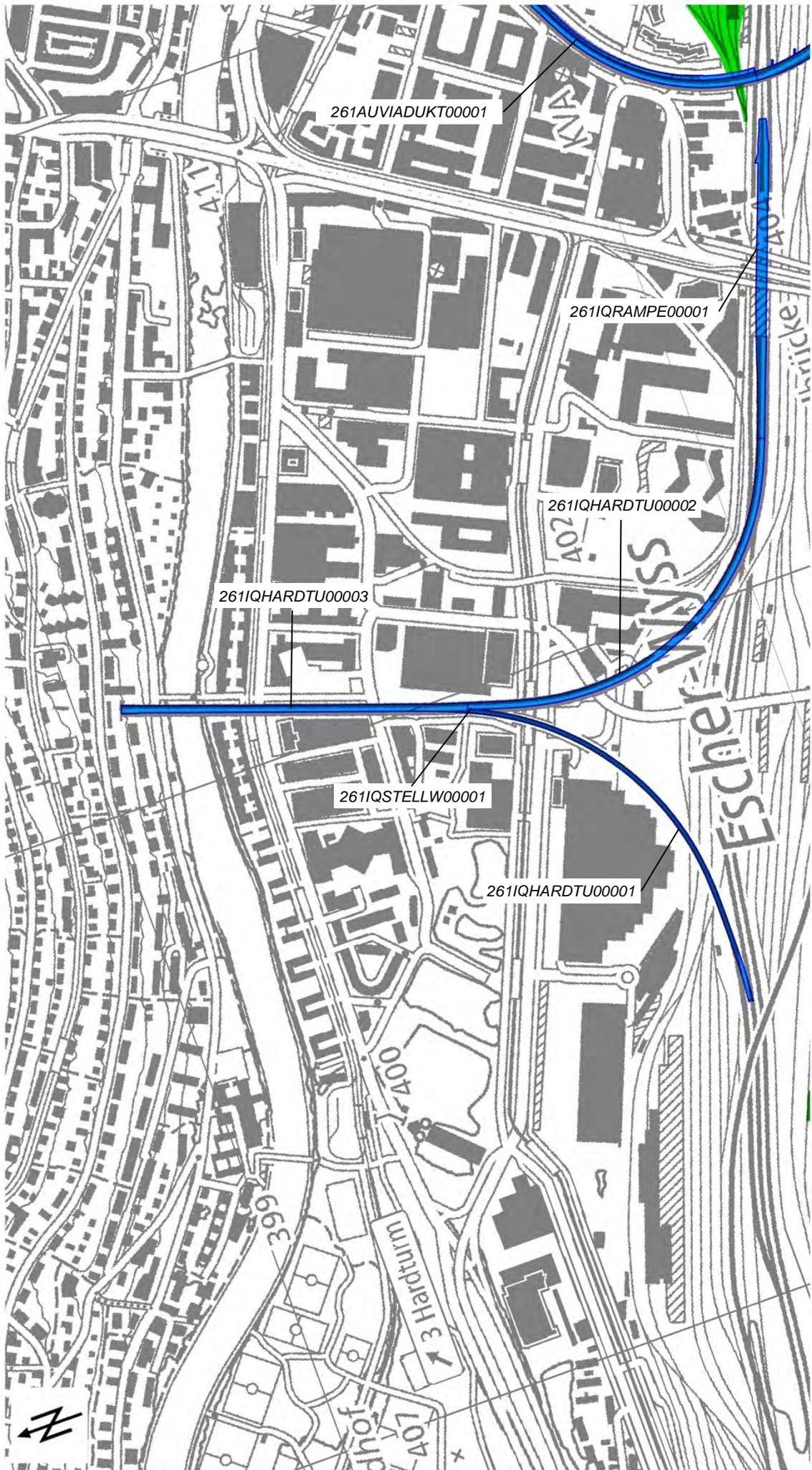
Literatur und Quellen

- Dialma Jakob Bänziger – Brückenbau 1960–2005, hg. von Gesellschaft für Ingenieurbaukunst, Zürich 2009, S. 107–132.
- Jürg Conzett, Jean-Jacques Reber und Ruedi Weidmann, Ein Einblick in die Geschichte der SBB-Brücken, in: Schweizer Bahnbrücken. Architektur- und Technikgeschichte der Eisenbahnen in der Schweiz, Bd. 5., Zürich 2013, S. 13–31, insb. S. 29–31.



Kanton Zürich
GIS-Browser (<http://maps.zh.ch>)

Inventarrevision Denkmalpflege



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 23:40:35

Diese Karte stellt einen Zusammenschluss von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Massstab 1:8000
0 50 100 150m

Zentrum: [2680963.35; 1249552.62]



Hardturmviadukt, Rampe (261IQRAMPE00001), Abschnitt des Rahmenbauwerks im Bereich des Bahnhofs Zürich Hardbrücke (Hardstrasse 181 u. a.; 261AU00332 u. a.), Ansicht von SO, 15.12.2018 (Bild Nr. D101138_73).



Hardturmviadukt, die beiden Schenkel über der Tramhaltestelle Toni-Areal, Ansicht von SO, 25.10.2018 (Bild Nr. D101138_74).



Hardturmviadukt, die beiden Schenkel über der Fussgängerzone bei der Tramhaltestelle Toni-Areal, beim zweispurigen östlichen Schenkel lagert der dreifache durchlaufende Hohlkastenträger auf Doppelstützen, beim einspurigen westlichen Schenkel sind die Stützen mit einseitigem Anzug ausgebildet, Ansicht von N, 25.10.2018 (Bild Nr. D101138_76).



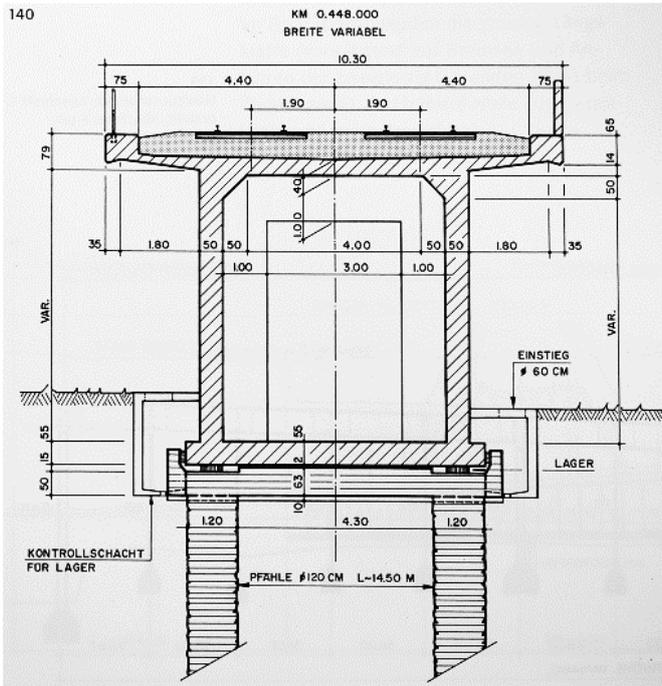
Hardturmviadukt, gerader Teil (2611QHARDTU00003), Ansicht von SW, 25.10.2018 (Bild Nr. D101138_79).



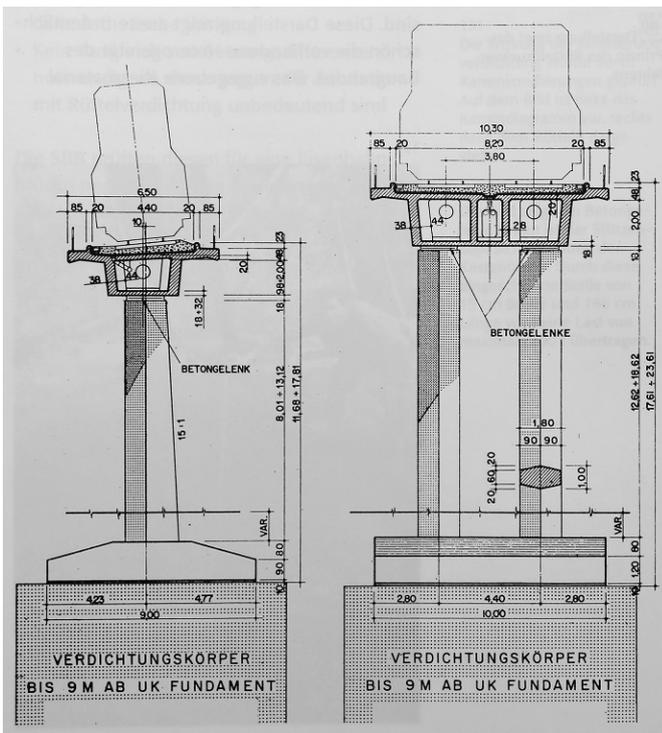
Hardturmviadukt, Stellwerkkabine (2611QSTELLW00001), Ansicht von S,
25.10.2018 (Bild Nr. D101138_80).



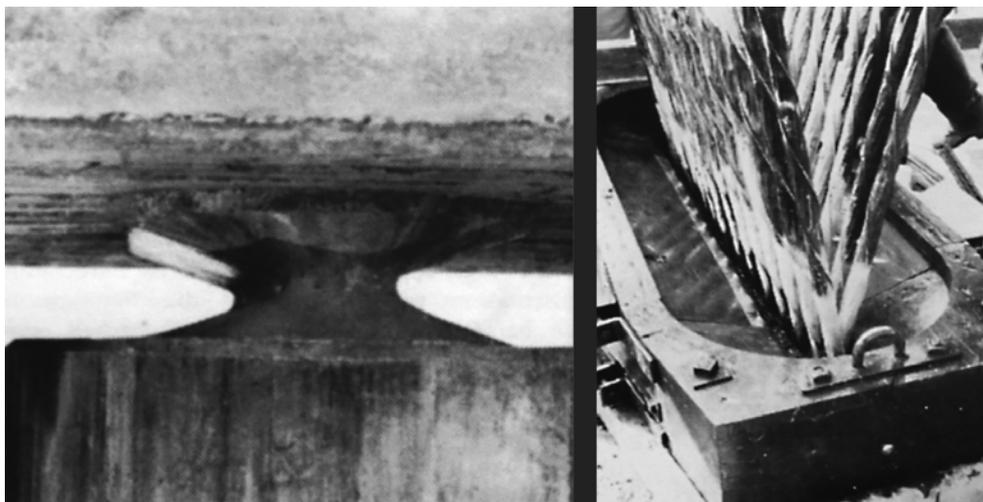
Hardturmviadukt, westlicher Schenkel (2611QHARDTU00001), Flugaufnahme
von SW mit fertiggestelltem westlichem und noch fehlendem östlichem
Schenkel, Bild: ETH-Bildarchiv, Sign. LBS_H1-027520, 15.5.1968 (Bild Nr.
D101138_78).



Hardturmiadukt, Rampe (261IQRAMPE00001), Querschnitt durch das Rahmentragwerk, aus: Dialma Jakob Bänziger – Brückenbau 1960–2005, hg. von Gesellschaft für Ingenieurbaukunst, Zürich 2009, S. 124 (Bild Nr. D101138_81).



Hardturmiadukt, Ansichten der Stützen mit Querschnitt durch die Hohlkastenträger und die Fundamente, links: westlicher Schenkel (261IQHARDTU00001), rechts: östlicher Schenkel (261IQHARDTU00002), aus: Dialma Jakob Bänziger – Brückenbau 1960–2005, hg. von Gesellschaft für Ingenieurbaukunst, Zürich 2009, S. 113 (Bild Nr. D101138_82).



Hardturmviadukt, armierte Betongelenke: ein fertig betoniertes Gelenk zwischen Stütze und Hohlkastenträger (links) und die noch leere Gussform mit den Bewehrungsstählen (rechts), aus: Dialma Jakob Bänziger – Brückenbau 1960–2005, hg. von Gesellschaft für Ingenieurbaukunst, Zürich 2009, S. 115 und 116 (Bild Nr. D101138_75).



Hardturmviadukt, kurz nach Fertigstellung des ersten Teils des östlichen Schenkels, aus: Dialma Jakob Bänziger – Brückenbau 1960–2005, hg. von Gesellschaft für Ingenieurbaukunst, Zürich 2009, S. 110, 01.01.1970 (Bild Nr. D101138_83).

Bahnhof Zürich Oerlikon

Gemeinde
Zürich

Bezirk
Zürich

Quartier
Oerlikon

Planungsregion
Zürich

Adresse(n) Hofwiesenstrasse 369 und 369 bei
Bauherrschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB
ArchitektIn Carl Strasser (1864–1937)
M. Steiner (o. A. – o. A.)

Weitere Personen

Baujahr(e) 1912–1913

Einstufung kantonal

Ortsbild überkommunal nein

ISOS national ja

KGS B

KGS Nr. 7977

Datum Inventarblatt 07.01.2020 Raphael Sollberger, Ruedi Weidmann

Objekt-Nr.	Festsetzung Inventar	Bestehende Schutzmassnahmen
261OE00068	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261OEPERRON00068	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–

Schutzbegründung

Der Bahnhof Zürich Oerlikon gehört zu den ältesten Bahnhöfen der Schweiz und ist bis heute einer der wichtigsten Knotenpunkte im Schienennetz der Schweizerischen Bundesbahnen SBB. Der Bahnhof war ein Katalysator der wirtschaftlichen und baulichen Entwicklung von Zürich-Nord und ist somit nicht nur von grosser bahn-, sondern auch von grosser städtebaugeschichtlicher Zeugenschaft. Die Standortwahl für die erste (Güter)Station 1855 geschah eher zufällig, war die Station doch eigentlich für das damals grössere Schwamendingen vorgesehen. Die Gemeindeversammlung lehnte es jedoch ab, das Land für die Station zur Verfügung zu stellen (man konnte damals, in der Frühzeit der Eisenbahnen, noch nicht ausschliessen, dass die Eisenbahn der Bevölkerung schaden könnte), und so fiel die Wahl auf das damalige «Örlikon». Die Inbetriebnahme der Station bewegte daraufhin zuerst nur einige kleine Betriebe, sich in der Nähe niederzulassen, spätestens zum E. des 19. Jh. jedoch wurde der Ort zum Standort wichtiger Maschinen- und Metallindustrie (Maschinenfabrik Oerlikon, Brown Boveri & Cie., Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon, später Oerlikon Bührlé) und mehr und mehr zu einem neuen städtischen Zentrum. Im Rahmen der umfassenden Modernisierung der letzten Jahre sind zwar einige historische Teile des Bahnhofs verschwunden, nicht so aber das aus architekturgeschichtlicher Sicht bedeutende Aufnahmegebäude (261OE00068) mit seinem Hausperrondach (261OEPERRON00068). Ersteres entstand als Ersatz für das urspr. Bahnhofgebäude von August Beckh (1809–1899) und Jakob Friedrich Wanner (1830–1903) von 1865 und als städtebaulicher Abschluss der rechtwinklig auf die Gleise zulaufenden Bahnhofstrasse (nach der Eingemeindung 1934 Edisonstrasse genannt). Sein Architekt, der bedeutende SBB-Chefarchitekt des Kreises III (Ostschweiz), Carl Strasser, vereinte hier bekannte gestalterische Elemente des Historismus mit den neusten Formen des Jugendstils und schuf so gemeinsam mit M. Steiner einen wichtigen Bau der Zürcher Reformarchitektur. Seine von üppiger Ornamentik geprägte äussere Bemalung und die teilweise erhaltene Ausstattung und Ausmalung im Innern verleihen dem Aufnahmegebäude seinen starken Repräsentationscharakter – vgl. auch Strassers Aufnahmegebäude in Schlieren (Gemeinde Schlieren, Güterstrasse 2; Vers. Nr. 00113) oder in Winterthur Töss (Stadt Winterthur, Stationsstrasse 22; 230TO01287). Das zeitgleich erstellte Hausperrondach ist neben dem Aufnahmegebäude der zweite bauzeitlich erhaltene Bau des Bahnhofs Zürich Oerlikon. Es besticht trotz traditioneller Stahlbauweise mit seiner für seine Erstellungszeit äusserst innovativen Form.

Schutzzweck

Erhaltung der bauzeitlichen Substanz des Aufnahmegebäudes mitsamt seinen bauzeitlich erhaltenen äusseren und inneren Ausstattungselementen und Oberflächen. Erhaltung und Pflege der Malereien. Erhaltung des Perrondachs.

Kurzbeschreibung

Situation/Umgebung

Der Bahnhof Oerlikon wurde weit nordwestlich des historischen Siedlungskerns der ehem. Schwamendinger Aussenwacht «Örlikon» errichtet. Im NW der Gleise befindet sich ein grosses Industriequartier, im SO des Bahnhofs entstand ab den 1880er-Jahren das Geschäftsviertel mit den öffentlichen Gebäuden der Gemeinde. Das Aufnahmegebäude fungiert als nordwestlicher Abschluss der Edisonstrasse.

Objektbeschreibung

Aufnahmegebäude (261OE00068)

Das Aufnahmegebäude, ein Eisenbetonbau mit natursteinverkleideten Fassaden, besteht aus einem zweigeschossigen Mittelbau unter einem Mansardwalmdach und zwei flankierenden eingeschossigen Seitenflügeln mit flachen Walmdächern, allesamt gedeckt mit dunklen Eternitplatten (urspr. Schiefer). Der Gebäudesockel besteht aus Granitquadern, die Ortquader und Gurtgesimse sowie die profiliert behauenen Fensterbrüstungen, Fenster- und Türgewände sind aus Sandstein, die eigentliche Fassadenverkleidung ist aus Kalksteinen in schottischem Mauerverband gefügt. Die stadtseitige Ansicht (SO) wird dominiert vom zentralen, dreiteiligen Eingangsportal, das als Mittelrisalit bis über die Traufe hinauf verlängert ist, wo über einem Dreifach- und einem Doppelfenster die Bahnhofsuhr im Giebfeld den Abschluss bildet, sowie durch die lange Reihe von Rundbogenöffnungen in den Seitenflügeln, die teilweise als Eingänge ausgebildet sind. Am Mittelbau sind Friese, die Dachuntersicht, Fensterläden und die Giebfelder der bauzeitlichen Lukarnen mit farbigen, meist floralen Ornamenten bemalt. Die bauzeitlichen Fenster mit profilierten, nach oben gewölbten Kämpfern und feinen Sprossen sind erhalten. Auf allen vier Seiten wurden im Lauf der Zeit jedoch einzelne Eingänge zugemauert oder neu ausgebrochen, wobei jeweils alte Türblätter wiederverwendet wurden. In den im Grundriss teilweise veränderten Seitenflügeln sind heute anstelle der Wartsäle eine Brasserie bzw. ein Ladengeschäft untergebracht. Die ehem. Wohnungen in den OG wurden zu Diensträumen/Büros umgebaut und vermietet. An der Nordostseite (zu den Gleisen) angebaut sind ein nicht mehr benötigtes Stellwerk aus dunkelblau gestrichenem Stahlblech mit schrägen Scheiben und ein darüber erstelltes Dienstgebäude, das einst ein grösseres Pendant auf der Südwestseite hatte.

Perrondach (261OEPERRON00068)

Das Dach über dem Perron 1, dem Hausperron beim Aufnahmegebäude, ist eine von urspr. zwei bauähnlichen, freistehenden Konstruktionen aus Stahlblechen (Perrondach 2 wurde bei der jüngsten Erneuerung des Bahnhofs durch eine neue Konstruktion ersetzt). Die über den Mittelstützen aus Profilstahl gegen aussen leicht aufstrebenden Querträger bestehen aus vernieteten Blechen mit kreisbogenförmig ausgerundeter Unterkante. Die mit feinen senkrechten Stegblechen verstärkten Querträger sind an ihren Enden durch zwei Stahlfachwerkträger mit einfach gekreuztem Strebenzug verbunden, die das Dach in Längsrichtung aussteifen. Auf den Querträgern liegen fünf Pfetten aus Profilstahl auf, auf denen ohne Sparren die Dachschale aus weiss gestrichenen Holzbrettern verlegt ist. An die Querträger sind beidseits Verlängerungen angenietet, die auf der Hausseite Glasscheiben tragen, durch welche Tageslicht auf den Perron fallen kann. Dieses Glasband wurde vermutlich 1973 über die Traufhöhe der Seitenflügel erhöht. Dabei wurden geschweisste und verschraubte Profilstahlbügel und anstelle von Drahtglas Klarglas verwendet.

Baugeschichtliche Daten

- | | |
|-----------|---|
| 1855 | Eröffnung des Bahnhofs «Örlikon» als «provisorische Güterstation», Bauherrschaft: Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB, Architekten: August Beckh (1809–1899) und Jakob Friedrich Wanner (1830–1903) |
| 1865 | Bau eines Aufnahmegebäudes und eines Güterschuppens, Bauherrschaft: Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB, Architekt: Jakob Friedrich Wanner |
| 1905–1909 | Bau zweier Unterführungen, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB |
| 1912–1913 | Bau des Aufnahmegebäudes (261OE00068), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekten: Carl Strasser und M. Steiner |
| 1913 | Bau der Perrondächer 1 (261OEPERRON00068) und 2 |

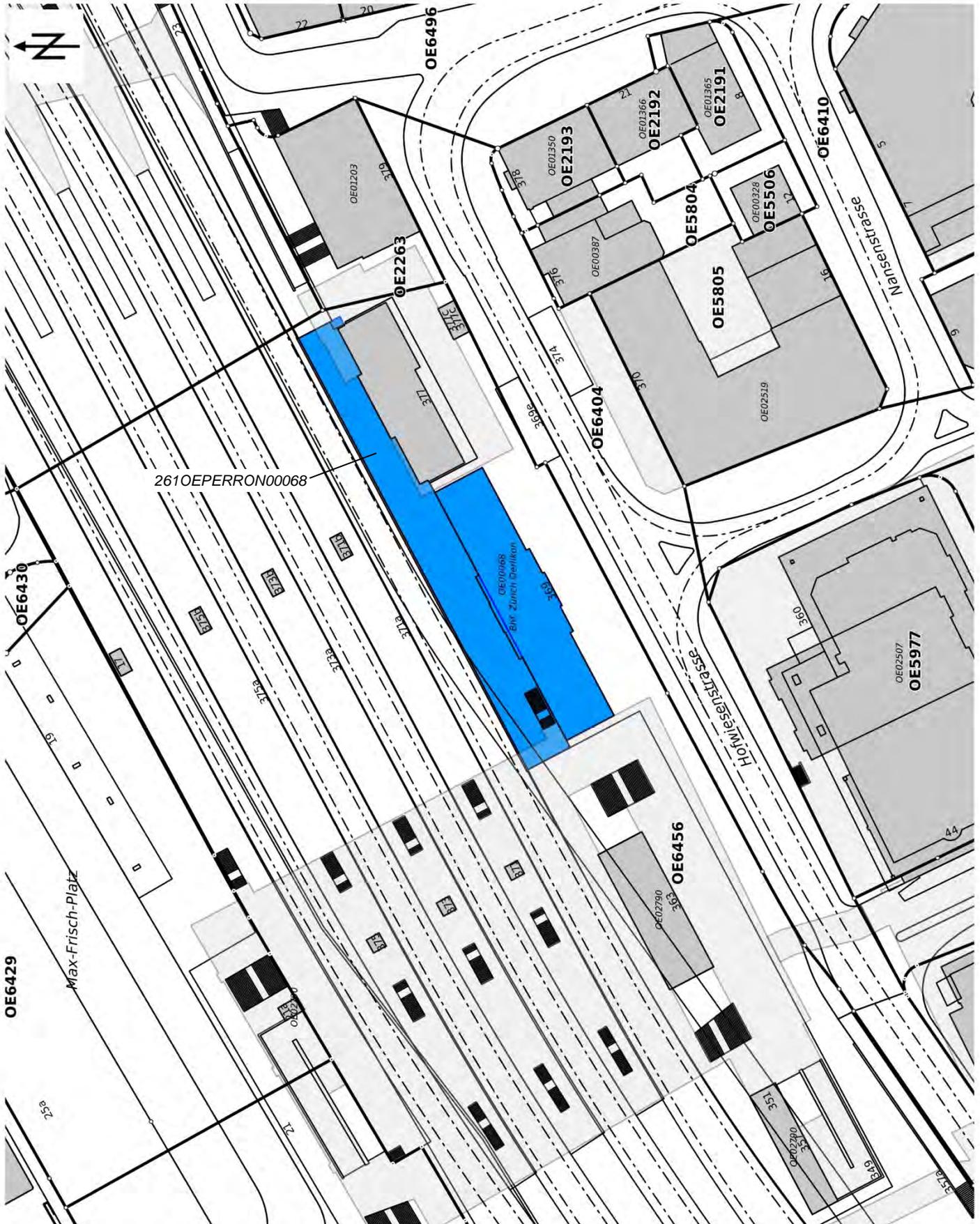
- 1966–1969 Anbau eines Stellwerkgebäudes, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekt: Max Vogt (1925–2019)
- 1973 Renovation der Perrondächer, dabei vermutlich Erhöhung des Glasbands am Perrondach 1
- 1990 Umbau der Wohnungen in den OG des Aufnahmegebäudes in Diensträume/Büros
- 1992–1993 Gemäss Quellen Abbruch eines Güterschuppens, Restaurierung des Aufnahmegebäudes, neue seitliche Anbauten, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekten: Ueli Marbach / Arthur Rüegg, Arcoop Architekten AG (1991–1998)
- 2008–2017 Erweiterung und Erneuerung des Bahnhofs, Abbruch des Perrondachs 2, Neubau/Verbreiterung der beiden Unterführungen und Bau einer dritten, Bauherrschaft: SBB AG, 10:8 Architekten GmbH (2001 – o. A.)

Literatur und Quellen

- Die Kunstdenkmäler des Kantons Zürich, Band VI, Die Stadt Zürich VI. Die Grossstadt Zürich VI, hg. von Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Bern 2016, S. 104–105.
- Typologisches Inventar Bahnhöfe, Zürich, Kreis 11, 261OE00068, 2006, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Werner Stutz, Bahnhöfe der Schweiz. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg, Zürich 1983, S. 101, 164 und 248.



 **Inventarrevision Denkmalpflege**



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 23:46:54

Diese Karte stellt einen Zusammensatz von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Masstab 1:1000



Zentrum: [2683434.34,1251779.42]



Bahnhof Zürich Oerlikon, Aufnahmegebäude (261OE00068), Ansicht von SO,
26.10.2018 (Bild Nr. D101353_42).



Bahnhof Zürich Oerlikon, Aufnahmegebäude (261OE00068), Ansicht von W,
davor das Perrondach (261OEPERRON00068), 26.10.2018 (Bild Nr.
D101353_43).



Bahnhof Zürich Oerlikon, Aufnahmegebäude (261OE00068), Innenaufnahme im Erschliessungsgang entlang der Südostfassade im EG, 26.10.2018 (Bild Nr. D101353_44).



Bahnhof Zürich Oerlikon, Perrondach (261OEPERRON00068), Untersicht mit nachträglich erhöhtem Glasband und Teil der Nordwestfassade des Aufnahmegebäudes (261OE00068), 26.10.2018 (Bild Nr. D101353_45).

Überführung Nebelbach

Gemeinde
Zürich

Bezirk
Zürich

Quartier
Riesbach

Planungsregion
Zürich

Adresse(n) Wildbachstrasse 77 bei
 Bauherrschaft Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB
 ArchitektIn
 Weitere Personen
 Baujahr(e) 1894
 Einstufung kantonal
 Ortsbild überkommunal nein
 ISOS national ja
 KGS nein
 KGS Nr. –
 Datum Inventarblatt 07.01.2020 Raphael Sollberger, Ruedi Weidmann

Objekt-Nr.	Festsetzung Inventar	Bestehende Schutzmassnahmen
261RIUEBERF00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–

Schutzbegründung

Die Überführung des Nebelbachs ist gemäss Angaben der SBB-Fachstelle für Denkmalpflege die einzige Bachüberführung aus Stahl auf dem gesamten SBB-Netz. Das Unikat zeugt von den bautechnischen Innovationen der Bahningenieure im Umgang mit schwierigem Terrain. Der Träger und die talseitige Fortsetzung der Rinne aus grossen Sandsteinblöcken sind ein anschauliches Beispiel dafür, wie die Landschaft im unmittelbaren Umfeld von Bahnstrecken mithilfe pragmatischer Ingenieurbauten modifiziert wurde; die Installation der Überführung war hier wohl weniger aufwändig als der Bau eines Dükers o. ä. Aus industriegeschichtlicher Sicht dokumentiert die Überführung eine wichtige Neuerung im damals noch relativ jungen Stahlbau, nämlich die Verwendung von Walzprofilen und ihre Vernietung zu Vollwandträgern.

Schutzzweck

Erhaltung der überlieferten bauzeitlichen Substanz der Überführung sowie der bauzeitlichen Teile ihres talseitigen Widerlagers (Sandsteinblöcke).

Kurzbeschreibung

Situation/Umgebung

Die Überführung befindet sich ca. 500 m nördlich des Bahnhofs Zürich Tiefenbrunnen und leitet den im Wald über Zollikon entspringenden Nebelbach von NO nach SW über die Trasse der rechtsufrigen Zürichseebahn.

Objektbeschreibung

Die rund 10 m lange und etwas mehr als 1 m breite Trogbücke besteht aus vernieteten Walzprofil-Stahlblechen, Flach- und Winkeleisen. Die einstigen Schutzgitter auf den Brüstungen (evtl. als Absperrung für spielende Kinder oder gegen das Hineinwehen von Blättern, die den Abfluss verstopfen könnten) fehlen heute. Das Auflager auf dem talseitigen Widerlager wurde zwar mit einer zusätzlichen Betonschicht verstärkt (die Brücke also etwas «aufgebockt»), ansonsten besteht das Widerlager noch grösstenteils aus den urspr. Sandsteinblöcken. Bei der Verstärkung wurde die Brücke vermutlich etwas verkürzt, worauf das Fehlen eines vernieteten Flacheisens (erkennbar auf Bild Nr. D101139_22) hindeutet. Das bergseitige Widerlager wurde durch ein Betonbauwerk ersetzt.

Baugeschichtliche Daten

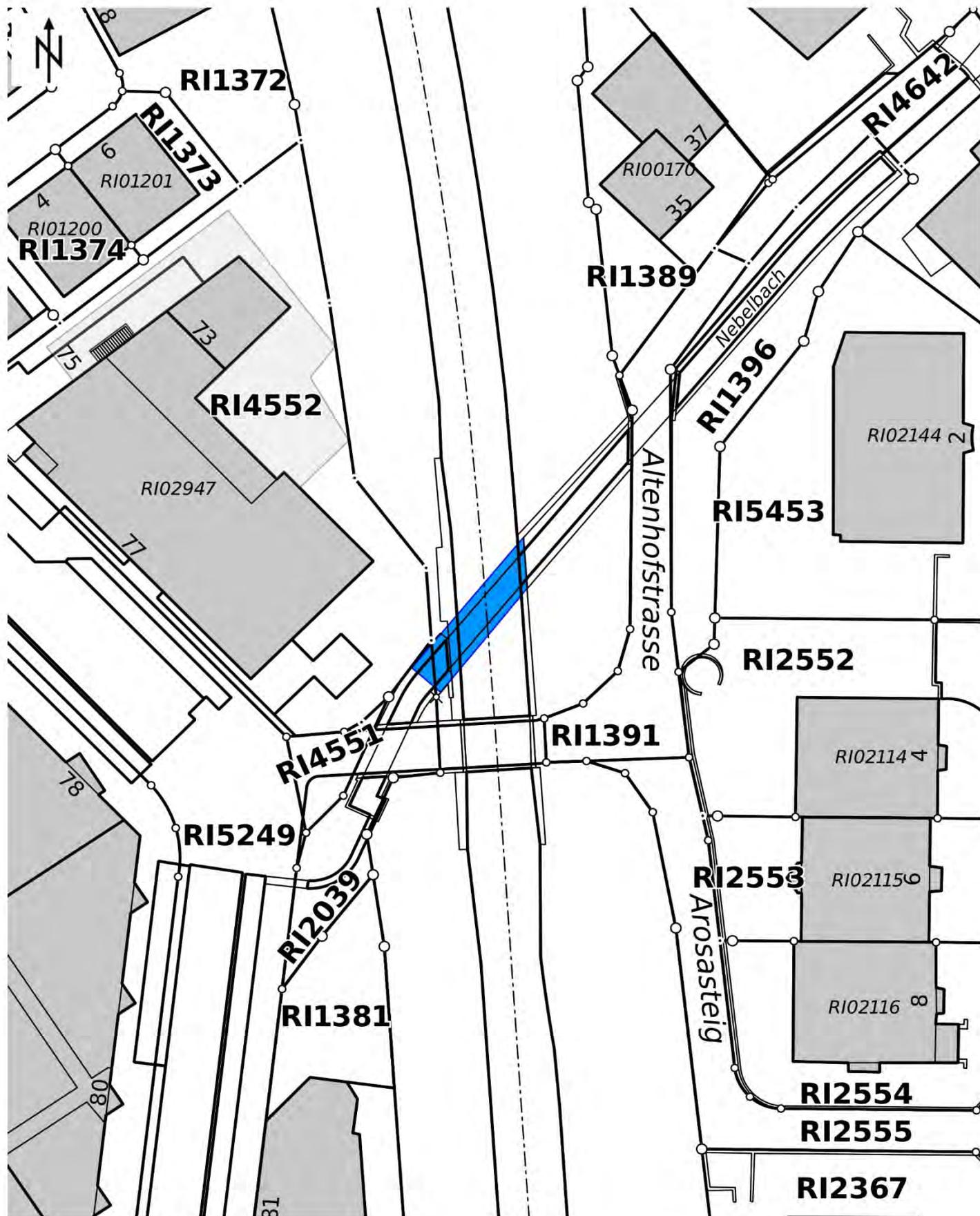
1894	Bau der Überführung
1. H. 20. Jh.	Veränderungen des talseitigen Widerlagers, evtl. auch Verkürzung der Brücke
2010	Ausbau des Einlaufbauwerks der Überführung (auf dem bergseitigen Widerlager) aus Hochwasserschutzgründen, Bauherrschaft: Stadt Zürich

Literatur und Quellen

- Robert Moser, Die rechtsufrige Zürichseebahn von Tiefenbrunnen bis zur Einmündung in den Bahnhof Zürich, in: Schweizerische Bauzeitung, 1890, Nr. 24, S. 140–143, sowie Nr. 25, S. 151–153.



Inventarrevision Denkmalpflege



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 28.01.2020 00:01:22

Diese Karte stellt einen Zusammenschluss von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Masstab 1:500
0 5 10 15m
Zentrum: [2684705.9,1245407.74]



Überführung Nebelbach, zwischen 1950 und 1959, Ansicht von SO, Bild:
Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich, Bild Nr. DMP_038870 (Bild Nr.
D101139_22).



Überführung Nebelbach, Ansicht von SW, 18.10.2018 (Bild Nr. D101139_24).



Überführung Nebelbach, Ansicht von S, 18.10.2018 (Bild Nr. D101139_23).



Überführung Nebelbach, Ansicht von N, 18.10.2018 (Bild Nr. D101139_25).

Unterwerk Seebach, Dienstgebäude

Gemeinde Zürich	Bezirk Zürich
Quartier Seebach	Planungsregion Zürich

Adresse(n)	Unterwerkstrasse 30
Bauherrschaft	Schweizerische Bundesbahnen SBB
ArchitektIn	
Weitere Personen	
Baujahr(e)	1925–1932
Einstufung	regional
Ortsbild überkommunal	nein
ISOS national	ja
KGS	nein
KGS Nr.	–
Datum Inventarblatt	07.01.2020 Raphael Sollberger, Ruedi Weidmann

Objekt-Nr. 261SE00683	Festsetzung Inventar AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	Bestehende Schutzmassnahmen –
--------------------------	---	----------------------------------

Schutzbegründung

Das Unterwerk Seebach entstand 1925–1932 im Zuge der Elektrifizierung des Bahnnetzes der Schweizerischen Bundesbahnen SBB. Das Unterwerk Brugg AG lieferte den Strom aus den SBB-Kraftwerken in Amsteg UR und Ritom TI, das Unterwerk Seebach transformierte seine Spannung von 60 kV auf 15 kV und formte ihn auf Bahnstrom um. Die Umformer im Dienstgebäude des Unterwerks versorgten bis 1980 die von Oerlikon und Wallisellen in die Nordostschweiz abgehenden Linien mit Fahrleitungsstrom. Das Unterwerk Seebach gehörte zu einer Serie von insg. neun über das SBB-Netz verteilten Anlagen und ist als Zeuge der 1919 beginnenden Elektrifizierung der SBB von grosser bahngeschichtlicher Bedeutung. Mit seinem Freiluft-Transformatorfeld zeugt die Anlage davon, wie im frühen 20. Jh. anstelle von Gebäudetransformationsstationen aus Flächen- und Kostengründen zunehmend Freiluftanlagen erstellt wurden.

Das 1925 vermutlich nach Plänen des SBB-Chefarchitekten des Kreises II (Zentralschweiz), Alfred Ramseyer (1884–1957), entworfene und 1932 erweiterte Dienstgebäude ist von grosser architekturgeschichtlicher Bedeutung: Die Verwendung von Blendbögen – eine lokale Spezialität aus der Urner Barockarchitektur, insb. des Urserentals – zur Gliederung der Fassaden ist als gelungene Umsetzung der Heimatstilarchitektur zu werten, versuchte sie doch, die Formensprache regionaler Bautraditionen zu nationalen Repräsentationsformen weiterzuentwickeln – ungeachtet der Funktion der Bauten. Mit seinen dem Seebacher Dienstgebäude sehr ähnlichen Heimatstilbauten in der Zentralschweiz prägte Ramseyer zwischen 1918 und 1949 insb. die Bahnarchitektur entlang der Gotthardlinie. Im erwähnten Urserental entspringt zudem die Reuss, deren Wasserkraft im SBB-Werk Amsteg zu Strom wird. Es kann sein, dass sich Ramseyer am Ende ebendieser Übertragungsleitung in Seebach dieser Formelemente der Architektur im Gotthardgebiet bediente, um mit ihnen an den «Ursprungsort» der elektrischen Energie zu erinnern.

1978–1980 wurde das Dienstgebäude vom neuen Frequenzumformerwerk (Unterwerkstrasse 35 und 37; 261SE00619) von Max Vogt (1925–2019) abgelöst. Die urspr. Umformermaschine wurde abgebaut, sodass das Dienstgebäude heute v. a. aufgrund seiner Gebäudeform und dank seinen bauzeitlich erhaltenen Ausstattungselementen und Oberflächen an seine urspr. Funktion erinnert.

Schutzzweck

Erhaltung der bauzeitlichen Substanz des Dienstgebäudes mitsamt seinen äusseren und inneren bauzeitlichen Ausstattungselementen und Oberflächen. Erhaltung der Reste der urspr. technischen Einrichtung.

Kurzbeschreibung

Situation/Umgebung

Das Unterwerk Seebach wurde als Freiluftanlage mit einem Transformatorenfeld und einem Dienstgebäude mit Frequenzumformern zwischen den beiden Bahndämmen der Schweizerischen Nationalbahn SNB (vgl. «Konkurskurve», Erddamm der Schweizerischen Nationalbahn SNB, Brüttenweg 2 bei; 261SEDAMM00001) und der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft NOB angelegt. In den 1950er Jahren wurden auf dem Areal ein Werkstattgebäude (Unterwerkstrasse 33; 261SE01005) von Hans Hilfiker (1901–1993), eine Autogarage (Unterwerkstrasse 28; 261SE00681) sowie ein Relaisgebäude (Unterwerkstrasse 32; 261SE00618), beide von Max Vogt entworfen, errichtet.

Objektbeschreibung

Das Dienstgebäude ist ein schmaler, hoher, verputzter Walmdachbau mit einem kurzen Quertrakt gegen S. Blendbögen und Lisenen vor den Fassaden erinnern an die lokale Ausprägung der Barockarchitektur im Urner Urserental (vgl. insb. die Kaplanei St. Karl oder das Gasthaus St. Gotthard in Hospental UR oder die Pfarrkirche St. Peter und Paul in Andermatt UR). Im Innern dominiert die 14 m hohe Transformatorenreparaturhalle samt Anschlussgleis, Werkstatt und Magazin. Am Westende führt ein Bahngleis in die Halle und durch sie hindurch auf das Transformatorenfeld. So konnte der Laufkran unter dem Hallendach die mit der Bahn angelieferten Transformatoren auf Rollwagen umladen, auf denen sie in ihre Position auf dem Feld gefahren wurden. Ebenso wurden die Transformatoren zur Revision vom Feld in die Halle gefahren. An beiden Seiten in der Halle gibt es hohe Podien, im W für den Gleisanschluss, im O für die Frequenzumformermaschine von 6,5 MW / 8,6 MVA Nennleistung (die 1931–1932 ausgeführte Verlängerung war von Anfang an geplant). Der ältere Teil der Halle wurde mit tragenden Wänden aus Backstein unter einem offenen Dachstuhl konstruiert. Fünf aus der Wandflucht ragende, gemauerte Stützenpaare tragen die Schienen des Laufkrans. Der östliche Teil erinnert an eine dreischiffige Basilika. Die Tragkonstruktion unter den Seitenwänden des Hauptschiffs besteht hier aus Stahlprofilrahmen, die auch Konsolen für die Kranschienen haben. Die Stahlstützenpaare sind unter dem hölzernen Dachstuhl durch Querträger zu einem stabilen Rahmentragwerk mit Diagonalstreben verbunden. Im älteren Hallenteil sind stabilisierende Querverbindungen aus Stahl über der Kranbahn angebracht. Zu einem unbekanntem Zeitpunkt wurden weitere Stahlprofilstützen zur Verstärkung neben die gemauerten Stützen gestellt. Weiter gibt es Ansaugöffnungen für die Kühlluft im nördlichen und Auslässe für die warme Abluft im südlichen Seitenschiff. Der Südtrakt enthielt im 1. OG den Kommandoraum mit Schaltpulten und mit Sicht auf das Transformatorenfeld. Darunter war die Batterie der Schaltanlage untergebracht, darüber lagen Büros und weitere Magazinräume. Seit dem Bau des neuen Frequenzumformerwerks 1975–1980 steht die Halle des Dienstgebäudes leer, ein Grossteil der bauzeitlichen Ausstattungselemente, insb. die Stahlkonstruktion, sowie der bauzeitlichen Oberflächen (innen wie aussen) sind jedoch erhalten. Einige Büros wurden zu Relaisräumen umgenutzt. Die Installationen auf dem Transformatorenfeld wurden fortlaufend erneuert, so dass dieses heute keine bauzeitlichen Elemente mehr aufweist.

Baugeschichtliche Daten

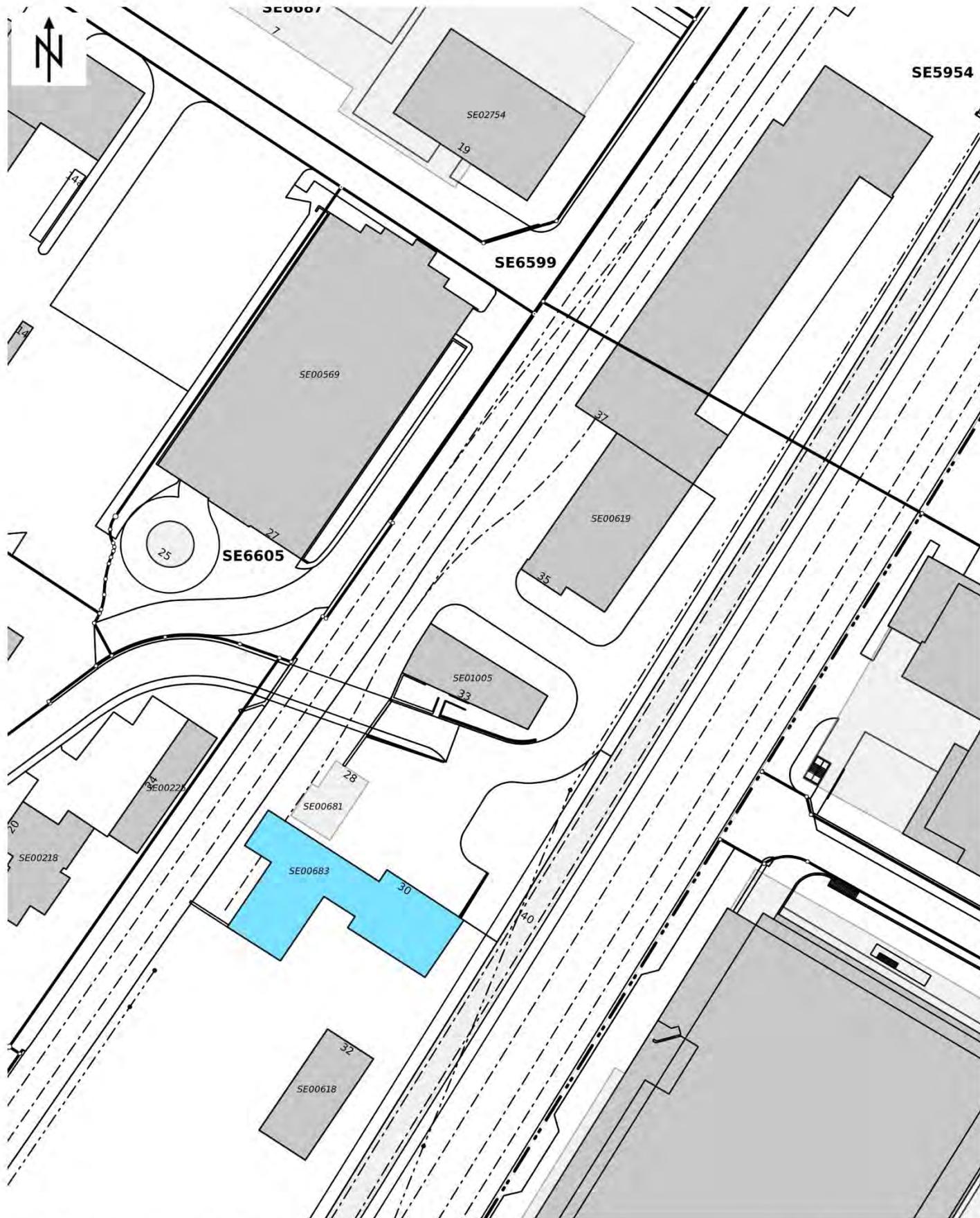
1925	Bau des Dienstgebäudes und des Transformatorenfelds, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB
1931–1932	Verlängerung des Dienstgebäudes nach O
1975–1980	Abbau der alten Umformermaschine aufgrund des Neubaus des neuen Frequenzumformerwerks (Unterwerkstrasse 35 und 37; 261SE00619)

Literatur und Quellen

- ISBA – Inventar Schützenswerter Bauten und Anlagen der SBB, Freiluft-Unterwerk Zürich Seebach, bearbeitet von Bärbel Schallow, 06.06.2017, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- ISBA – Inventar Schützenswerter Bauten und Anlagen der SBB, Umformeranlage Zürich Seebach, bearbeitet von Bärbel Schallow, 06.06.2017, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Siegfried Schild, Das Freiluft-Unterwerk Seebach der S. B. B., in: Schweizerische Bauzeitung 1926, Nr. 24 S. 319–323.



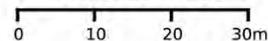
Inventarrevision Denkmalpflege



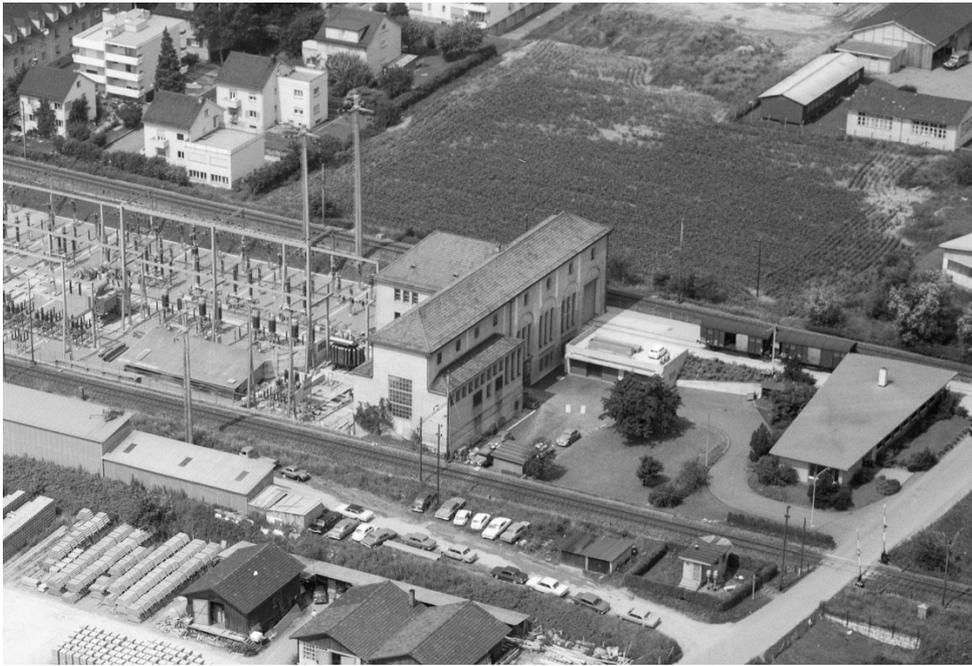
© GIS-ZH, Kanton Zürich, 28.01.2020 00:07:03

Diese Karte stellt einen Zusammenschluss von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Massstab 1:1000



Zentrum: [2684258.22, 1253063.72]



Unterwerk Seebach, Dienstgebäude, Areal des Unterwerks, Flugaufnahme von NO, Bild: ETH-Bildarchiv, Sign. LBS_IN-051282-06, 14.7.1972 (Bild Nr. D101382_20).



Unterwerk Seebach, Dienstgebäude, Ansicht von NO, 01.07.2019 (Bild Nr. D101382_02).



Unterwerk Seebach, Dienstgebäude, Ansicht von SO, 01.07.2019 (Bild Nr. D101382_04).



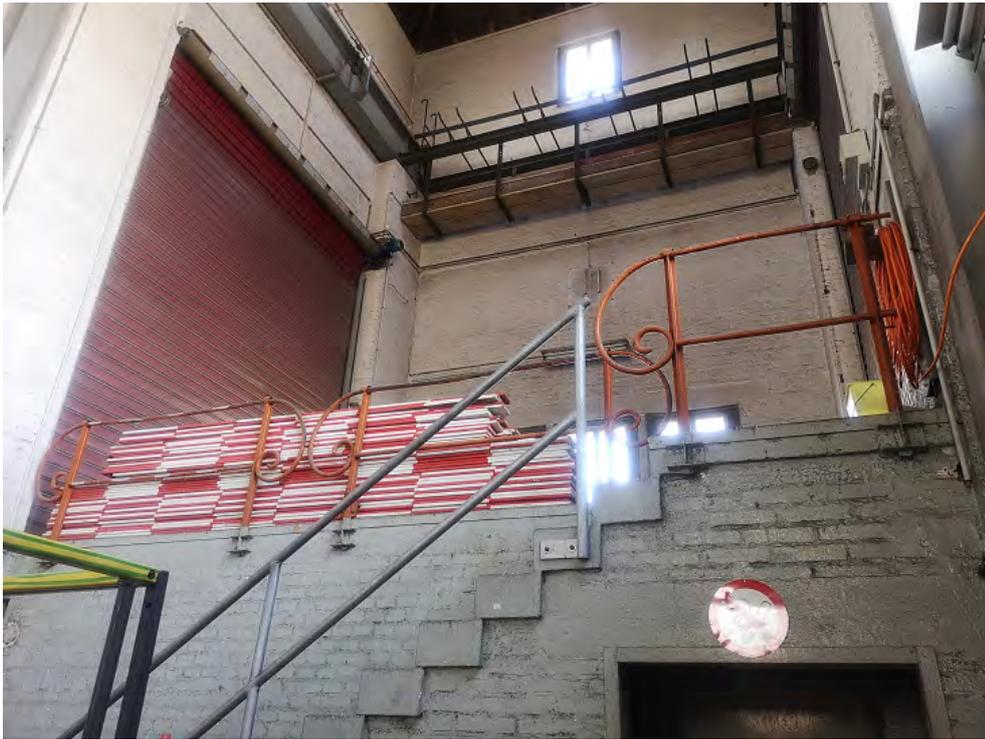
Unterwerk Seebach, Dienstgebäude, Treppenhaus, 01.07.2019 (Bild Nr. D101382_05).



Unterwerk Seebach, Dienstgebäude, Halle gegen O mit Gleis zum Transformatorenfeld und dreischiffigem Ostteil für die Umformermaschine, 01.07.2019 (Bild Nr. D101382_09).



Unterwerk Seebach, Dienstgebäude, Halle von der Bühne der ehem. Umformermaschine gegen den älteren Teil im W, 01.07.2019 (Bild Nr. D101382_07).



Unterwerk Seebach, Dienstgebäude, Halle gegen W, 01.07.2019 (Bild Nr. D101382_08).

«Konkurskurve», Erddamm der Schweizerischen Nationalbahn SNB

Gemeinde
Zürich

Bezirk
Zürich

Quartier
Seebach

Planungsregion
Zürich

Adresse(n) Brüttenweg 2 bei
 Bauherrschaft Schweizerische Nationalbahn SNB
 ArchitektIn
 Weitere Personen
 Baujahr(e) 1877
 Einstufung kantonal
 Ortsbild überkommunal nein
 ISOS national ja
 KGS nein
 KGS Nr. –
 Datum Inventarblatt 07.01.2020 Raphael Sollberger, Ruedi Weidmann

Objekt-Nr. 261SEDAMM00001	Festsetzung Inventar AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	Bestehende Schutzmassnahmen –
------------------------------	---	----------------------------------

Schutzbegründung

Der Erddamm wurde 1877 beim Bau der Linie Wettingen–Effretikon durch die Schweizerische Nationalbahn SNB aufgeworfen und später als «Konkurskurve» landesweit berühmt. Die SNB war eine 1875–1880 bestehende, von den Winterthurer Stadtpräsidenten Johann Jakob Sulzer (1821–1897) und Theodor Ziegler (1832–1917) initiierte Bahngesellschaft mit Sitz in Winterthur. Geprägt von einer demokratischen Grundhaltung, strebte die Gesellschaft den Bau einer mit öffentlichen Geldern finanzierten «Volksbahn» durch das Schweizer Mittelland und damit die Zerschlagung der damaligen Monopolstellung der als «Herrenbahnen» bezeichneten Privatbahnen an. Das durch die Gemeinden an der Strecke und die Stadt Winterthur finanzierte Projekt war eng mit dem Kampf der Demokraten gegen die damalige Hegemonie der Freisinnigen Partei und den Zürcher «Eisenbahnkönig» Alfred Escher (1819–1882) verknüpft. Escher war nicht nur freisinniger Nationalrat, sondern gleichzeitig auch Verwaltungsratspräsident der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft NOB sowie der Schweizerischen Kreditanstalt. Er wusste der SNB dank seinem politischen Netzwerk und mit überrissenen Preisforderungen die Mitbenutzung der Gleise zwischen Zürich und Oerlikon erfolgreich zu verweigern, so dass die SNB von NO herkommend beim Schärenmoos (heute Opfikon) nach W ins Furttal abzweigen musste und das Wirtschaftszentrum Zürich nicht erreichen konnte. Die eng mit den Privatbahnen verbundenen Kreditinstitute sorgten ihrerseits dafür, dass die Kapitalbeschaffung der SNB für einen eigenen Gleisanschluss nach Zürich (trotz bundesrätlicher Konzession für eine Bahnlinie von Kloten durch den Zürichberg bis zum heutigen Sechseläutenplatz) scheiterte. 1878 wurde die SNB zwangsliquidiert, zwei Jahre später übernahm ausgerechnet die NOB ihre Linien. Die an der Nationalbahn beteiligten Gemeinden mussten noch bis in die 1950er Jahre ihre Schulden abzahlen. Das «Nationalbahn-Debakel» steht wie kaum ein anderes Ereignis für die Phase der Alleinherrschaft des Freisinns im jungen Bundesstaat und für die Folgen der Hegemonie einer einzigen Partei. Trotz oder vielleicht gar aufgrund seines Scheiterns stärkte und einte das Nationalbahn-Projekt die verschiedenen demokratischen Bewegungen im Land, was eine wichtige Voraussetzung war für den heute etablierten Parteienpluralismus im Schweizer Politsystem. Die «Konkurskurve» als volkswirtschaftlich widersinniges und verkehrstechnisch fragwürdiges Resultat des Konkurrenzkampfs zwischen mehreren Bahngesellschaften ist damit neben ihrer verkehrs- und städtebaugeschichtlichen Bedeutung ein wichtiger sozial- und wirtschaftsgeschichtlicher Zeuge für die Geschichte der politischen Kultur der Schweiz.

Schutzzweck

Erhaltung der Erddamms als von NO herkommende Rechtskurve zwischen dem Schärenmoos und dem Bahnhof Zürich Seebach (Bahnhaldenstrasse 17 u. a.; 261SE02235 u. a.) im W. Substanzielle Erhaltung der bauzeitlichen Aufschüttungen, insb. im nordöstlichen Bereich der Kurve.

Kurzbeschreibung

Situation/Umgebung

Der Erddamm der «Konkurskurve» verläuft nördlich des Stierli-Areals (Schaffhauserstrasse 468 u. a.; 261SE00552 u. a.) von NO nach W. Die östliche Fortsetzung des Damms ist das 1977 erstellte Überwerfungsbauwerk Schärenmoos aus Beton (Übergang ungefähr auf der Höhe des Wohnhauses am Brüttenweg 14); am westlichen Ende, ungefähr bei Schaffhauserstrasse 472c, führt das Gleis auf den historischen Brückenträger über die Schaffhauserstrasse.

Objektbeschreibung

Der Damm ist mit Gras und entlang der Liegenschaften am Brüttenweg mit einem dichten Baumbestand bewachsen. Im NO erreicht der Damm eine Höhe von ca. 5 m, gegen W nimmt die Höhe der Dammkrone über dem Terrain stetig ab. Auf der Höhe der Schaffhauserstrasse 472c führt ein Niveau-Übergang ins Stierli-Areal. In der Verlängerung der Schärenfeldstrasse sind auf der Südseite des Damms Reste eines Durchlasses vorhanden, auf der Nordseite wurde dieser 1976–1977 aufgefüllt. Auf der Südseite wurden in der Nachkriegszeit mehrfach Teile des Damms abgetragen und durch Stützmauern ersetzt, um Platz für Parkplätze auf dem Stierli-Areal zu gewinnen. Auf der Höhe der Siedlung Schaffhauserstrasse 472–476 wurde nach deren Bau eine gläserne Lärmschutzwand erstellt.

Baugeschichtliche Daten

1875	Gründung der Schweizerischen Nationalbahn SNB aus den Vorgängergesellschaften Winterthur–Singen–Kreuzlingen und Winterthur–Zofingen
1877	Aufwurf des Erddamms
1878	Zwangsliquidation der Schweizerischen Nationalbahn SNB
1880	Übernahme durch die Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB
01.01.1902	Übernahme der Privatbahnen durch den Bund und Gründung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB
25.05.1909	Stilllegung der südlichen Gleisverbindung zwischen dem Bahnhof Zürich Seebach (Bahnhaldenstrasse 17 u. a.; 261SE02235 u. a.) und dem Schärenmoos (heute Opfikon), also der Verbindung der ehem. Trassen der SNB und der NOB, Entfernung der urspr. Gleise
15.11.1939	Wiedereröffnung des Streckenabschnitts, um im Kriegsfall die Verbindung der Ostschweiz mit dem Mittelland ohne Halt oder Richtungswechsel in Oerlikon oder Zürich gewährleisten zu können
ab 1950	Abgrabungen zugunsten von Parkplätzen im Stierli-Areal
1976–1977	Bau der Überwerfung Schärenmoos, Schliessung und teilweise Auffüllung der Unterführung Schärenfeldstrasse, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB

Literatur und Quellen

- Hans-Peter Bärtschi u. a., Die Nationalbahn: Vision einer Volksbahn, Wetzikon 2009.
- Hans-Peter Bärtschi, Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau, Basel 1983, S. 168 und 174.
- Hans-Peter Bärtschi, Schweizerische Nationalbahn (SNB), in: Historisches Lexikon der Schweiz HLS, <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/042013/2011-11-30/>, 30.11.2011, Stand 16.04.2019.
- O. A. Sieg der Wirtschaftsliberalen – und Zürichs, in: Neue Zürcher Zeitung, 26.07.2002.
- Schweizerische Nationalbahn, in: Wikipedia, de.wikipedia.org/wiki/Schweizerische_Nationalbahn, Stand 16.04.2019.



Inventarrevision Denkmalpflege



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 28.01.2020 00:12:25

Diese Karte stellt einen Zusammensatz von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Masstab 1:1750

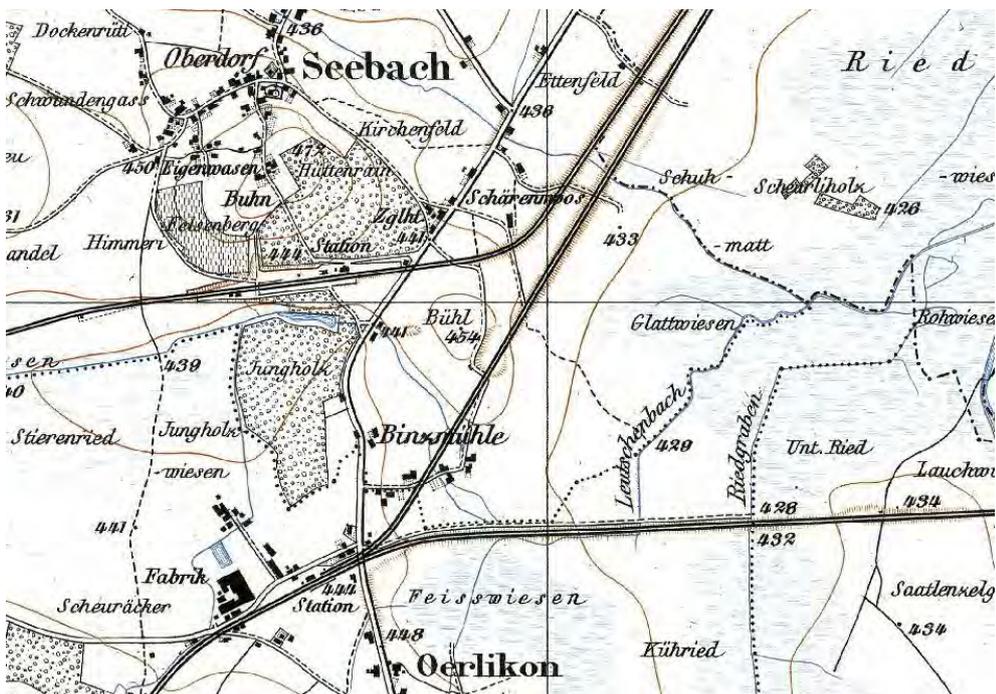


Zentrum: [2683840.23,1252668.37]

«Konkurskurve», Erddamm der Schweizerischen Nationalbahn SNB



«Konkurskurve», Erddamm der Nationalbahn, Satellitenbild von SO, Bild: Google Earth, 01.07.2018 (Bild Nr. D101354_32).



«Konkurskurve», Erddamm der Nationalbahn, Situation auf der Siegfriedkarte 1880: Die Linie der Schweizerischen Nationalbahn SNB zweigt südlich des Dorfs Seebach nach W ins Furttal ab, die Linie der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft NOB hingegen führt nach S über Oerlikon weiter nach Zürich, 01.01.1880 (Bild Nr. D101354_34).



«Konkurskurve», Erddamm der Nationalbahn, Flugaufnahme von W, ETH-Bildarchiv, Sign. LBS_H1-023752, 26.06.1963 (Bild Nr. D101354_35).



«Konkurskurve», Erddamm der Nationalbahn, nordöstlicher Bereich, Ansicht von SO, 26.10.2018 (Bild Nr. D101354_33).

Glattbrücke

Gemeinde
Zürich

Bezirk
Zürich

Quartier
Schwamendingen

Planungsregion
Zürich

Adresse(n) **Auwiesenstrasse 74 bei**
 Bauherrschaft **Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB**
 ArchitektIn
 Weitere Personen
 Baujahr(e) **um 1855**
 Einstufung **kantonal**
 Ortsbild überkommunal **nein**
 ISOS national **nein**
 KGS **nein**
 KGS Nr. **–**
 Datum Inventarblatt **07.01.2020 Ruedi Weidmann**

Objekt-Nr.	Festsetzung Inventar	Bestehende Schutzmassnahmen
261SWBRUECKE00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–

Schutzbegründung

Der Streckenabschnitt Effretikon–Oerlikon der «Bodenseebahn» (Romanshorn–Zürich) wurde am 27.12.1855 von der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft NOB eröffnet, ein Jahr bevor die Verbindung nach Zürich mit dem Bau des Wipkingertunnels komplettiert werden konnte. Neben einem langgezogenen Damm mit Stützmauer ist die Glattbrücke der einzige bauzeitlich erhaltene Hochbau dieses Streckenabschnitts. Als solcher ist sie eine der ältesten Bahnbauten der Schweiz; ein wichtiger wirtschafts- und sozialgeschichtlicher Zeuge der ersten Schweizer Bahnbauperiode aus der M. des 19. Jh. Die nächstgelegene Brücke dieser Art ist die 1855 ebenfalls durch die NOB erstellte, allerdings etwas höhere und längere Reussbrücke bei Turgi im Kanton Aargau. Aus ingenieur- und architekturgeschichtlicher Sicht besticht die von Beginn an auf Doppelspurbetrieb ausgelegte Brücke auch mit ihren sorgfältig ausgeführten, von grossem Geschichtsbewusstsein zeugenden Veränderungen des 20. Jahrhunderts, die ihr ihr Volumen wie auch ihr historisches Oberflächen- und Fugenbild liessen.

Schutzzweck

Erhaltung der bauzeitlichen Substanz der Brücke. Erhaltung der im 20. Jh. rekonstruierten Oberflächen mitsamt dem charakteristischen Fugenbild.

Kurzbeschreibung

Situation/Umgebung

Die Glattbrücke ist Teil des «Bodenseebahn»-Streckenabschnitts der NOB zwischen Oerlikon und Wallisellen. Der Abschnitt verläuft nach der Rechtskurve nördlich des Bahnhofs Zürich Oerlikon (Hofwiesenstrasse 369; 261OE00068) schnurgerade nach O, zunächst auf einem Damm, ab dem Saatlenfussweg in einem Einschnitt. Die Brücke befindet sich ungefähr in der Mitte dieser langen Gerade, direkt unter dem Viadukt der Aubruggstrasse.

Objektbeschreibung

Dreijochige Sandsteinbogenbrücke mit einer mit Beton-Abdeckplatten verkleideten, schotterbelegten Fahrbahn aus armiertem Beton. Die beiden aus grossen Sandsteinquadern gemauerten Brückenpfeiler und ihre Sockel zeigen, wo nicht verwittert, die bauzeitliche, raue Oberflächenbehandlung der Steine und das bauzeitliche Fugenbild, bestehend aus einer geschliffenen Kante und einer fingerbreiten Fuge. Die Steine der Stirnfelder der Tragkonstruktion wurden im 20. Jh. durch Kunststeine in gleicher Form ersetzt. Das Fugenbild wurde demjenigen der urspr. Sandsteine nachempfunden. Risse, insb. im Bereich der «Fugen», deuten auf einen Zementverputz hin. Die Untersichten der Gewölbe (mit eingelassenen Sprengkammern) wurden ebenfalls mit einem Zementverputz versehen. Die Fahrbahn wurde gleichzeitig oder evtl. später ausgetauscht.



Baugeschichtliche Daten

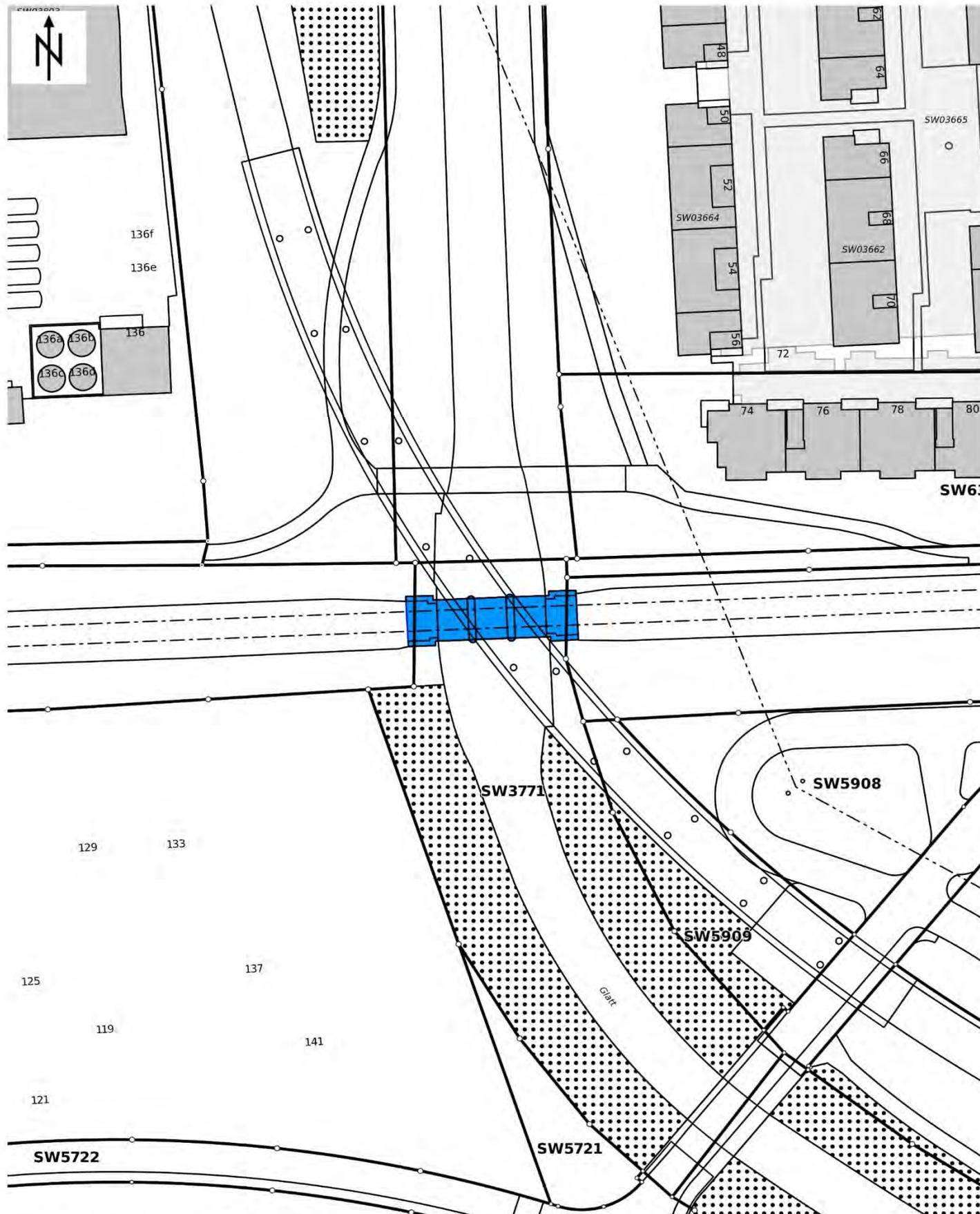
- um 1855 Bau der Brücke als Teil des Streckenabschnitts Effretikon–Oerlikon der «Bodenseebahn» von Romanshorn nach Zürich, Bauherrschaft: Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB
- 01.01.1902 Übernahme der Privatbahnen durch den Bund und Gründung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB
- 1925 Elektrifizierung der «Bodenseebahn»
20. Jh. Ersatz der Steine in den Stirnfeldern der Tragkonstruktion, vermutlich durch Kunststeine mit Zementverputz, dabei Nachbildung der bauzeitlichen Oberflächenstruktur und des Fugenbilds, Ersatz der Fahrbahnplatte

Literatur und Quellen

–



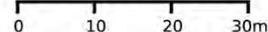
Inventarrevision Denkmalpflege



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 28.01.2020 00:16:25

Diese Karte stellt einen Zusammenschau von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Masstab 1:1000



Zentrum: [2685170.54, 1251973.43]



Glatbrücke, Ansicht von S, darüber der Viadukt der Aubruggstrasse, Bild:
Flickr, Jens Kistler, 28.10.2018 (Bild Nr. D101354_82).



Glatbrücke, Ansicht von SO, 26.10.2018 (Bild Nr. D101354_82).



Glattbrücke, Oberflächenbearbeitung des Zementverputzes (Detail), 26.10.2018
(Bild Nr. D101354_82).

Bahnhof Zürich Wiedikon

Gemeinde
Zürich

Bezirk
Zürich

Quartier
Wiedikon

Planungsregion
Zürich

Adresse(n) Baumgartnerstrasse 3, Birmensdorferstrasse 80, 80a, 80b, 80c, 80d und 80 bei
 Bauherrschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB
 ArchitektIn Hermann Herter (1877–1945)
 Weitere Personen Ernst Rathgeb (1884–1951) (Ingenieur)
 Julius Schwyzer (1876–1929) (Bildhauer)
 Otto Baumberger (1889–1961) (Kunstmaler)
 Baujahr(e) 1927–1928
 Einstufung kantonal
 Ortsbild überkommunal nein
 ISOS national nein
 KGS nein
 KGS Nr. –
 Datum Inventarblatt 07.01.2020 Raphael Sollberger, Ruedi Weidmann

Objekt-Nr.	Festsetzung Inventar	Bestehende Schutzmassnahmen
261WD02412	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261WDBRUNNEN02412	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261WDPERRON00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261WDPERRON00002	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261WDSTELLW00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–

Schutzbegründung

Der Bahnhof Zürich Wiedikon, bestehend aus dem Aufnahmegebäude (261WD02412), zwei Perrondächern (261WDPERRON00001 und 261WDPERRON00002), dem Reiterstellwerk (261WDSTELLW00001) und einem Brunnen (261WDBRUNNEN02412), ist ein wichtiger verkehrs-, architektur- und städtebaugeschichtlicher Zeuge der Zwischenkriegszeit. Wie der Bahnhof Zürich Enge (Bederstrasse 1 u. a.; 261EN01270 u. a.) wurde auch der Bahnhof Wiedikon als Teil der linksufrigen Zürichseebahn und der im Zuge ihrer 1918 bis 1928 realisierten Tieferlegung geschaffenen Gesamtanlage, dem sogenannten «Seebahneinschnitt» (Seebahnstrasse 251 bei u. a.; 261AUSEEBAHN00001 u. a.) erbaut. Die Bahnhöfe Wiedikon und Enge waren die ersten innerstädtischen Bahnstationen in der Schweiz, die – ohne Güterumschlag – ganz auf den Personenverkehr ausgerichtet waren. Sie stehen typologisch in der Tradition der aus London, Paris u. a. Städten bekannten U-Bahn-Stationen und sind somit Vorläufer der heutigen S-Bahn-Stationen. Zürich Wiedikon ist zudem der einzige Reiterbahnhof der Schweiz.

Das von Hermann Herter, dem während der gesamten Zwischenkriegszeit tätigen Stadtbaumeister, in neoklassischem Stil gestaltete Aufnahmegebäude ist das erste vollständig in Eisenbeton konstruierte Bahnhofgebäude der Schweiz. Als solches ist es von hohem architektur- und konstruktionsgeschichtlichem Wert. Aus Herters Hand stammen neben verschiedenen Quartierbebauungsplänen (Milchbuck, Sihlhölzli u. a.) auch viele öffentliche Bauten, wie z. B. die berühmten Tramwartehallen am Paradeplatz (1928) und beim Bellevue (1939), das Amtshaus V von 1934 (Lindenhofstrasse 19; 261AA01872) oder das Hallenbad City von 1938–1941 (Sihlstrasse 71; 261AA01937), an denen sich der Übergang vom Neoklassizismus zur Moderne beispielhaft ablesen lassen. Dank seiner Lage im Fluchtpunkt der Schimmelstrasse, die auf der Überdeckung des Ulmbergtunnels angelegt wurde, ist das Aufnahmegebäude zudem von grosser städtebaulicher Wirkung. Der Bauschmuck, u. a. bestehend aus zwei Werbe-Wandbildern von Otto Baumberger (ab 1947 Professor für Gestalten und Zeichnen an der ETH Zürich), dem Brunnen von Julius Schwyzer und einigen von Herter selbst entworfenen baukünstlerischen Details wie Beschriftungen, Uhr, Trinkbrunnen und Sitzbänken, ist am Bahnhof Zürich Wiedikon besonders reich und zeugt vom bildnerischen, bildhauerischen und grafischen Schaffen der 1920er Jahre in Zürich.



Die vom bedeutenden Zürcher Ingenieur Ernst Rathgeb konzipierten Perrondächer sind nicht nur äusserst filigran gestaltet, sondern auch von hohem ingenieurgeschichtlichem Wert: Die Kombination von Stahlstützen und -bindern mit einem Eisenbetondach wurde hier und beim Bahnhof Enge erstmals in der Schweiz angewandt. Das kupferverkleidete, auf den Perrondächern aufliegende Reiterstellwerk ist ein schweizweites Unikat und als solches sowohl von architekturgeschichtlicher Bedeutung als auch ein verkehrsgeschichtliches Kleinod.

Schutzzweck

Erhaltung der Gesamtanlage. Erhaltung der bauzeitlichen Substanz aller schützenswerten Bauten des Bahnhofs Zürich Wiedikon mitsamt ihren äusseren und inneren bauzeitlichen Ausstattungselementen und Oberflächen sowie des Bauschmucks. Erhaltung des Brunnens.

Kurzbeschreibung

Situation/Umgebung

Der Bahnhof Zürich Wiedikon markiert das südliche Ende des ersten, nördlichsten Teils des «Seebahneinschnitts», des Bahngrabens, der vom Hauptbahnhof (Bahnhofplatz 15 u. a.; 261AA01592) her in einer langgezogenen Linkskurve das Quartier Langstrasse umrundet. Das Aufnahmegebäude steht als Reiterbahnhof quer über den Gleisen und ist gleichzeitig das nördliche Portal des Ulmbergtunnels. Gleichzeitig steht es im nordwestlichen Fluchtpunkt der Schimmelstrasse, die bei der Tieferlegung des «Seebahneinschnitts» über der Tunneldecke angelegt wurde. Aus der Halle des Aufnahmegebäudes führen zwei Treppen hinunter auf die beiden überdachten Perrons, die nach NW unter der Strassenüberführung Zweierstrasse (261WDSEEBAHN00003) hindurch bis zur Strassenüberführung Kalkbreitestrasse (261WDSEEBAHN00001) reichen.

Objektbeschreibung

Aufnahmegebäude (261WDO2412)

Zweigeschossiger, sechs mal neun Fensterachsen zählender Walmdachbau. Wände und Decken bestehen vollständig aus Eisenbeton, Die Tür- und Fenstergewände sowie die Dachränder sind aus Kunststein gefertigt, die Fassaden verputzt und grau gestrichen. Die Hauptfassade im SO (zur Birmensdorferstrasse) wird von sieben senkrechten, wandhohen Fensteröffnungen dominiert. Darüber steht in blauen Metall-Lettern «ZÜRICH–WIEDIKON–SBB». Die drei mittleren Öffnungen weisen Doppelschwingtüren auf, durch die man in die zweigeschosshohe Halle gelangt. Die Seitenfassaden sind mit regelmässig angeordneten, im EG hohen, im OG niedrigeren, hochrechteckigen Fenstern durchbrochen; auf der Nordostseite befinden sich zusätzlich drei Nebeneingänge, zwei von ihnen unter einem jüngeren Eisen-Glas-Vordach. Alle Fenster und Türverglasungen haben eine kleinteilige Holzspassung. Auf der Nordwestseite, gegen die Bahntrasse, betonen liegende Rechteckfenster die Horizontale, der Baukörper springt im OG weit zurück. Die so entstehende Dachterrasse ist zur Belichtung der Perrontreppen teilweise mit Glasbausteinen belegt und wird von zwei schmalen Seitenflügeln gefasst. Sie enthielten je eine Wohnung für die Familien des Bahnhofsvorstands und seines Stellvertreters. Im Innern der Bahnhofshalle waren urspr. rundherum die Billetschalter, die Gepäckaufgabe, Toiletten, ein Wartsaal und ein Kiosk angeordnet. An beiden Schmalseitenwänden der Halle werben grossformatige Malereien von Otto Baumberger für das Warenhaus Jelmoli. Darunter liegen in ehem. Diensträumen ein Bistro und ein Kiosk. Eine mittig angeordnete Treppe führt im NW auf ein Zwischenpodest hinab und von dort aus zweiläufig auf die beiden Perrons hinunter, ebenso heute zwei Aufzüge. In den UG befinden sich weitere Dienst- und Lagerräume. Zur urspr. Ausstattung des Bahnhofs gehören weiter die Sitzbänke und zwei kleine Trinkbrunnen an der Stützmauer auf Perron 1. Ein Wartsaal mit Abort in der nördlichen Stützmauer ist seit langem geschlossen.

Brunnen (261WDBRUNNEN02412)

Im SW des Aufnahmegebäudes steht auf einem mit Granitplatten belegten Podest ein rundes Brunnenbecken mit mittigem Wasserspeier, dahinter liegt auf einer Brüstungsmauer des Bahneinschnitts die Brunnenfigur «Liegender Mann» von Julius Schwyzer.

Perrondach 1 (261WDPERRON00001)

19-jochiges, ca. 195 m langes Perrondach, bestehend aus Stützen und Bindern aus Stahl und einem mit grünem Quarzsand und Kies bestreuten Dach aus Eisenbeton. Das Perrondach liegt auf einer Stahlstützenreihe sowie auf den Granitkonsolen in der nordöstlichen Stützmauer des Bahneinschnitts auf. Es ist an zwei Stellen in die Strassenüberführung Zweierstrasse bzw. in das Aufnahmegebäude integriert. Die Binder aus vernieteten Stahlblechen haben eine gewölbte Unterkante. Ihre Form

entspricht den Bögen über den Aufgangstreppen des Aufnahmegebäudes und über den Durchgängen unter der Überführung Zweierstrasse. Die Eisenbetonplatte darüber ist mit vier Längsträger aus Profilstahl ausgesteift. Die zwei äusseren Profile bilden einen hängenden Dachrand, an dem urspr. Glasscheiben gegen Schlagregen aufgehängt waren, die beiden inneren Träger liegen über den Stützen und sind einbetoniert. Die ebenfalls gebogenen Fahrleitungsjoche auf den Perrondächern sind noch vorhanden, werden aber seit 2017 nicht mehr genutzt, als die Schweizerischen Bundesbahnen SBB die Fahrleitungen aufgrund der verhältnismässig niedrigen Tunnelhöhen des «Seebahneinschnitts» und der Höhe der Doppelstockzüge durch Stromschienen ersetzte.

Perrondach 2 (261WDPERRON00002)

Das Perrondach 2 ist weitgehend identisch mit dem Perrondach 1, weist jedoch Doppelstützen auf.

Reiterstellwerk (261WDSTELLW00001)

Das Reiterstellwerk ist ca. 7 m nordwestlich des Aufnahmegebäudes als Brücke über die Gleise 1 und 2 auf die Kanten der Perrondächer gestellt und von diesen her zugänglich. Das Dach und die Wände der Stahlkonstruktion sind mit senkrechten Kupferblechbahnen verkleidet. Auf den Längsseiten geben je drei liegende, sechsteilige Rechteckfenster den Blick auf die Gleise frei. Über der umlaufenden Regenrinne ist die Dachkante des Walmdachs abgerundet, so dass die Form des Kleinbaus an einen Eisenbahnwagen erinnert. Zum Stellwerk gehört eine kleine mit Ketten gesicherte Kanzel auf der Südwestseite von Perrondach 2, die den Blick auf das Gleis 3 ermöglicht.

Baugeschichtliche Daten

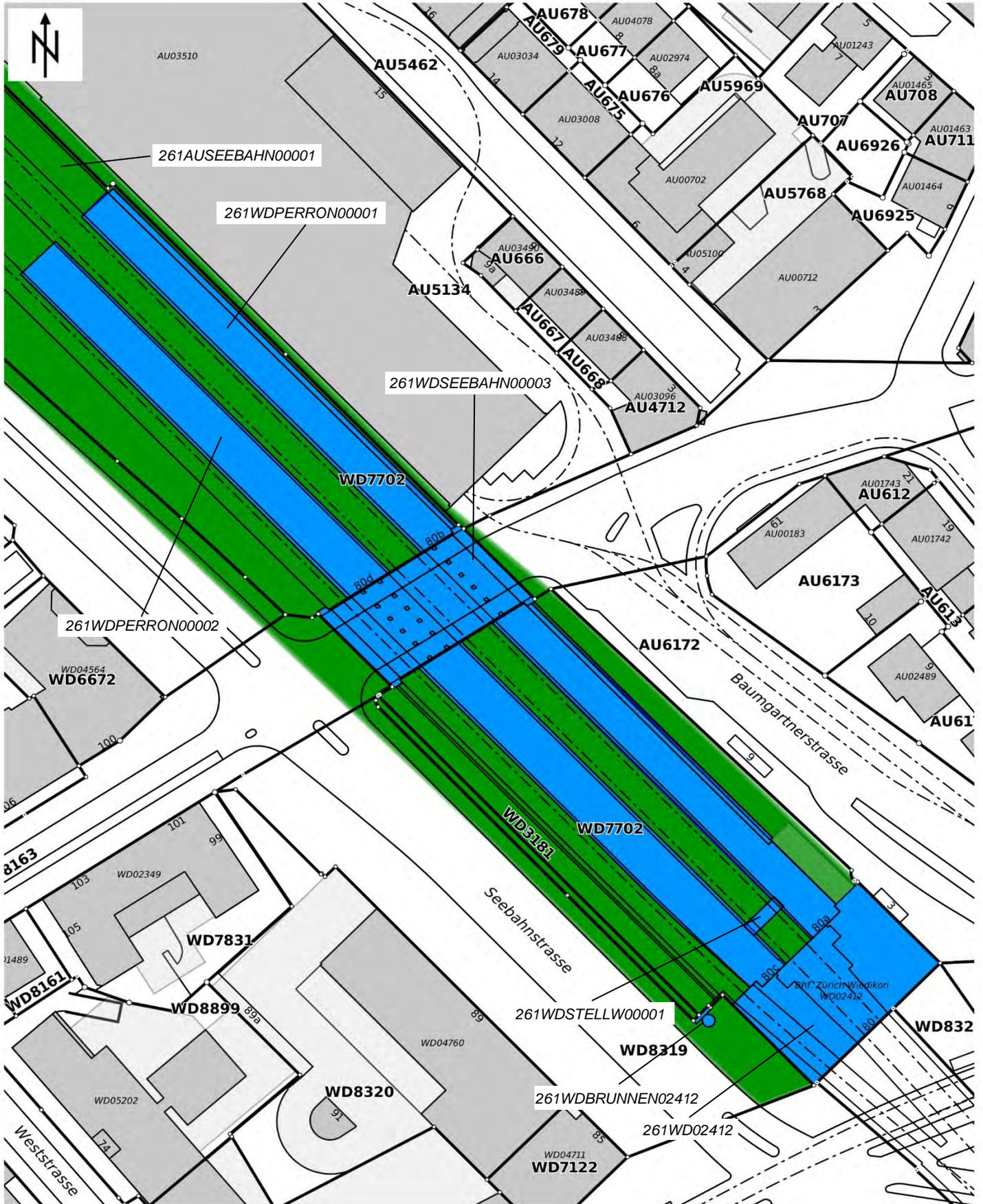
- | | |
|-----------|---|
| 1919–1928 | Bau des «Seebahneinschnitts» (Tieferlegung der linksufrigen Zürichseebahn, Seebahnstrasse 251 bei u. a.; 261AUSEEBAHN00001 u. a.), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB und Stadt Zürich, Architekt: Hermann Herter, Ingenieure: Robert Grünhut (1861–1953) u. a. |
| 1927–1928 | Bau des Bahnhofs Zürich Wiedikon, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekt: Hermann Herter, Ingenieur: Ernst Rathgeb, Kunstmaler: Otto Baumberger; Errichtung des Brunnens, Bildhauer: Julius Schwyzer |
| 1995–1998 | Renovation des Aufnahmegebäudes, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekt: Ruggero Tropeano (1955 – o. A.) |
| 2004 | Renovation des Reiterstellwerks, Erhöhung der Perrons, Bauherrschaft: SBB AG, Architekten: Pfister Schiess Tropeano & Partner (1999–2009) |
| 2017 | Montage von Stromschienen anstelle der Fahrleitungen, Bauherrschaft: SBB AG |

Literatur und Quellen

- Baukultur in Zürich, Wiedikon, Albisrieden, Altstetten, hg. von Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Zürich 2005, S. 16–18 und 41.
- Die Kunstdenkmäler des Kantons Zürich, Band VI, Die Stadt Zürich VI. Die Grossstadt Zürich VI, hg. von Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Bern 2016, S. 102–104.
- Hans Naef, Die neuen Aufnahmegebäude Zürich-Enge und Zürich-Wiedikon, in: Das Werk 1927, Nr. 3, S. 83–91.
- Matthias Oberli, Julius Schwyzer, in: Historisches Lexikon der Schweiz, www.hls-dhs-dss.ch/de/articles/02261AU1/2012-10-30/, Stand 29.07.2019.
- Mihály Kubinszky, Bahnhöfe Europas, Stuttgart 1969, S. 268.
- o. A., Hermann Herter, Architekt, 1877–1945 (Nekrolog), in: Schweizerische Bauzeitung, 1945, S. 98–99.
- R. Henauer, Ernst Rathgeb, Ingenieur, 1884–1951 (Nekrolog), in: Schweizerische Bauzeitung 1951, S. 609–610.
- Robert Grünhut und Martin Hürlimann, Der Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich (Denkschrift anlässlich der Eröffnung am 1. März 1927), Zürich 1927.
- Tapan Bhattacharya, Otto Baumberger, in: Historisches Lexikon der Schweiz, www.hls-dhs-dss.ch/de/articles/022145/2002-04-15/, Stand 29.07.2019.
- Typologisches Inventar Bahnhöfe, Stadt Zürich, 261WD02412, 2004, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Werner Stutz, Bahnhöfe der Schweiz, Zürich 1983, S. 21.



 **Inventarrevision Denkmalpflege**



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 28.01.2020 00:23:28

Diese Karte stellt einen Zusammenschau von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Massstab 1:1000



Zentrum: [2681878.07, 1247370.21]



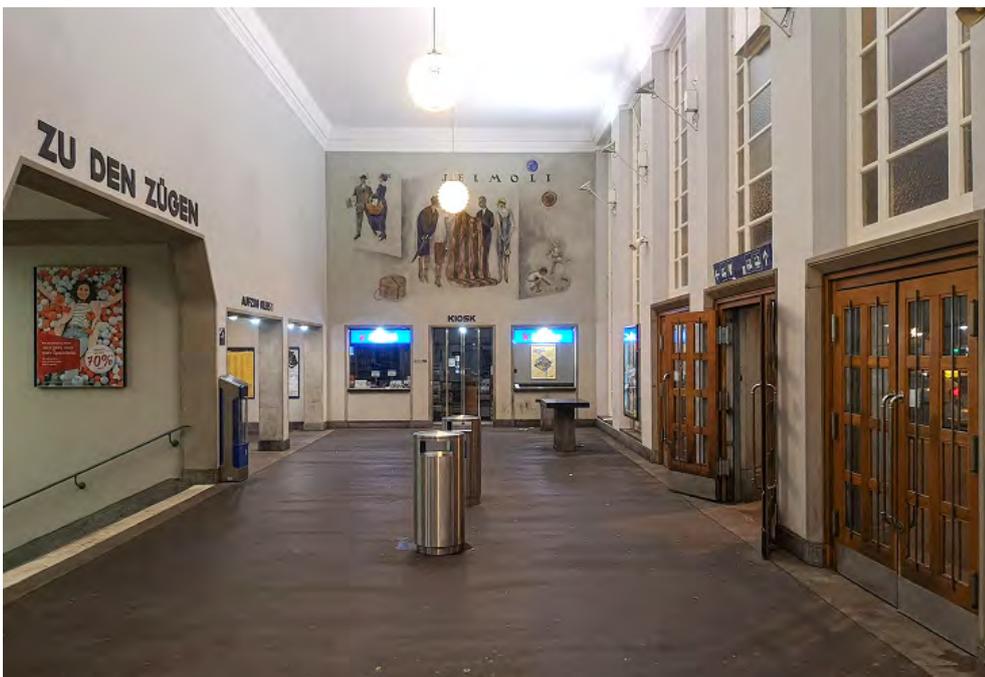
Bahnhof Zürich Wiedikon, Aufnahmegebäude (261WD02412) und Perronanlagen im Bau, Ansicht von NW, aus: Robert Grünhut und Martin Hürlimann, Der Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich (Denkschrift anlässlich der Eröffnung am 1. März 1927), Abb. 41, 01.01.1927 (Bild Nr. D101354_72).



Bahnhof Zürich Wiedikon, Aufnahmegebäude (261WD02412), Ansicht von NW, 17.10.2018, (Bild Nr. D101354_78).



Bahnhof Zürich Wiedikon, Aufnahmegebäude (261WD02412), Ansicht von O,
08.10.2019, (Bild Nr. D101138_97).



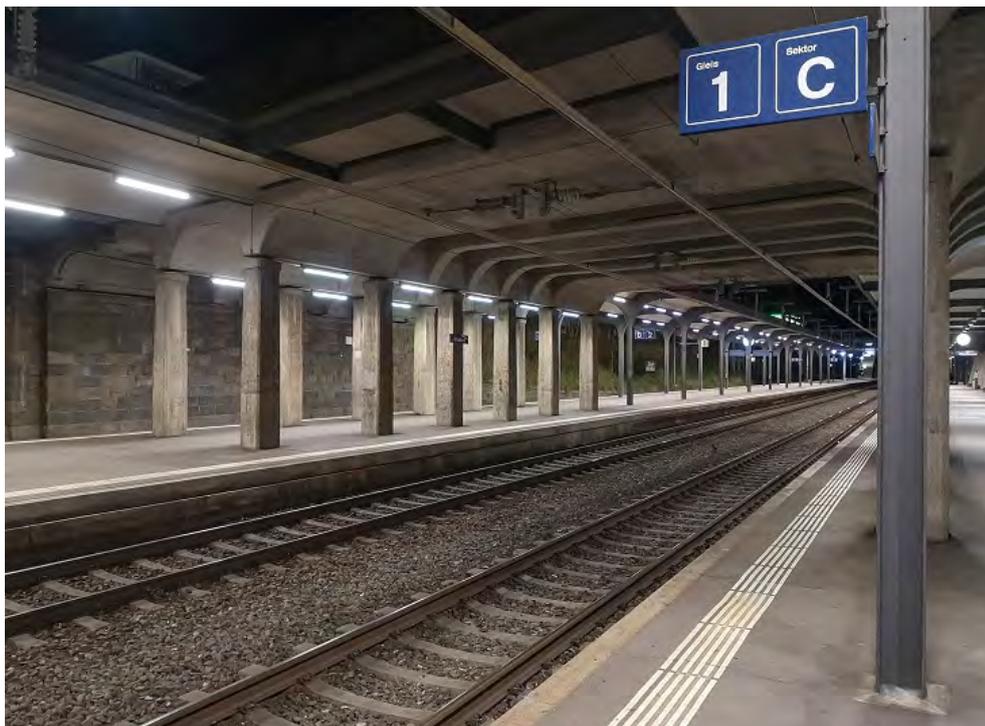
Bahnhof Zürich Wiedikon, Aufnahmegebäude (261WD02412), Halle über den
Gleisen, 12.07.2019, (Bild Nr. D101354_73).



Bahnhof Zürich Wiedikon, Brunnen (261WDBRUNNEN02412), Ansicht von SW, 17.10.2018, (Bild Nr. D101138_91).



Bahnhof Zürich Wiedikon, Perrondach 2 (261WDPERRON00002), Ansicht von NW, 17.10.2018, (Bild Nr. D101354_77).



Bahnhof Zürich Wiedikon, Perrondach 1 (261WDPERRON00001), rechts und Perrondach 2 (261WDPERRON00002), links, teilweise unter der Strassenüberführung Zweierstrasse (261WDSEEBAHN00003), Ansicht von W, 12.07.2019, (Bild Nr. D101138_94).



Bahnhof Zürich Wiedikon, Reiterstellwerk (261WDSTELLW00001), Ansicht von SW, 17.10.2018, (Bild Nr. D101354_79).



Bahnhof Zürich Wiedikon, Aufnahmegebäude (261WD02412), Halle,
Südwestwand: Wandbild mit Werbung für das Warenhaus Jelmoli von Otto
Baumberger, Bild: Wikimedia Commons, Paebi, 16.10.2013 (Bild Nr.
D101138_95).



Bahnhof Zürich Wiedikon, Aufnahmegebäude (261WD02412), Halle,
Nordostwand: Wandbild mit Werbung für das Warenhaus Jelmoli von Otto
Baumberger, Bild: Wikimedia Commons, Paebi, 16.10.2013 (Bild Nr.
D101138_95).

Bahnhof Zürich Wollishofen

Gemeinde	Bezirk
Zürich	Zürich
Quartier	Planungsregion
Wollishofen	Zürich

Adresse(n)	Seestrasse 313a, 331 und 331 bei
Bauherrschaft	Schweizerische Bundesbahnen SBB Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB Zürich-Zug-Luzern-Bahn ZZL
ArchitektIn	Jakob Friedrich Wanner (1830–1903) Meinrad Lorenz (1880–1968)
Weitere Personen	Theodor Weiss (1829–1914) (Ingenieur)
Baujahr(e)	1864–1928
Einstufung	kantonal
Ortsbild überkommunal	nein
ISOS national	ja
KGS	B
KGS Nr.	8039
Datum Inventarblatt	07.01.2020 Raphael Sollberger, Ruedi Weidmann

Objekt-Nr.	Festsetzung Inventar	Bestehende Schutzmassnahmen
261WO00348	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261WO01100	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261WOPERRON00348	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–

Schutzbegründung

Das Ensemble des Bahnhofs Zürich Wollishofen besteht aus dem Aufnahmegebäude (261WO00348), dem Güterschuppen (261WO01100) und dem Perrondach (261WOPERRON00348). Die drei Bauten wurden zu jeweils unterschiedlichen Zeiten von verschiedenen bedeutenden Architekten und Ingenieuren (im Falle des Aufnahmegebäudes und des Perrondachs urspr. sogar für andere Bahnhöfe) errichtet. Heute bilden sie eine formal und stilistisch zwar uneinheitliche, historisch jedoch wertvolle gewachsene Gesamtanlage, an der sich verschiedene bedeutende eisenbahngeschichtliche Entwicklungen und Zusammenhänge ablesen lassen.

Das Aufnahmegebäude wurde 1864–1865 von Jakob Friedrich Wanner, dem damaligen Chefarchitekten der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft NOB für die Stadt Zug erbaut und 1897–1898 nach Wollishofen versetzt, als Zug ein neues Stationsgebäude erhielt. Es ist damit das älteste in der Stadt Zürich. Der repräsentative, in der Formensprache der Neorenaissance gestaltete Bau entspricht mit seinem Mittelbau und zwei Seitenflügeln einem Gebäudeschema, das im 19. Jh. in der Bahnhofarchitektur weit verbreitet war. Wanner hatte den Typus Ende der 1850er Jahre für die NOB aufgegriffen und erstmals in Winterthur (Stadt Winterthur, Bahnhofplatz 7; 230ST00454) verwirklicht. Da eine ganze Reihe von Wanners Bauten nicht mehr existiert (Winterthur, Altstetten, Oerlikon, Brugg u. a.), hat das Wollishofer Aufnahmegebäude einen grossen Zeugniswert für das Gesamtwerk des für das ganze Einzugsgebiet der NOB prägenden Architekten. Das Verschieben von kleineren, v. a. hölzernen Bahnbauten war zwar üblich, doch die Umplatzierung eines weiteren solch repräsentativen Bahnhofgebäudes aus Stein ist schweizweit nicht bekannt.

Der vom SBB-Chefarchitekten Meinrad Lorenz 1928 errichtete Güterschuppen ist insofern ein wichtiger Zeuge der Eisenbahnarchitektur, da er – neben den bis 1928 errichteten Bauten des «Seebahneinschnitts» (Seebahnstrasse 251 bei; 261AUSEEBAHN00001 u. a.) – einer von nur ganz wenigen von den SBB realisierten Hochbauten in der Zwischenkriegszeit ist. Der überdurchschnittlich grosse Güterschuppen wurde gerade aufgrund des «Seebahneinschnitts» notwendig, weil die im Zuge der Tieferlegung der linksufrigen Zürichseebahn neu entstandenen Bahnhöfe Zürich Wiedikon (Birmensdorferstrasse 80 u. a.; 261WD02412 u. a.) und Zürich Enge (Bederstrasse 1 u. a.;



261EN01270 u. a.) als reine Personenbahnhöfe konzipiert waren und der Güterumschlag der Gotthardlinie in Zürich von nun an in Wollishofen stattfand. Von seinem in den 1920er Jahren neu entwickelten Typus liessen die SBB in der Folge bloss vier Exemplare errichten. Davon zwei in kleinerer Ausführung in Bad Ragaz und Hauptwil. Nach dem Abbruch des baugleichen Güterschuppens in Heerbrugg ist derjenige in Wollishofen das letzte bestehende Exemplar seiner Art und somit von hohem Zeugniswert für die Schweizer Bahngeschichte. Auch die Konstruktionsart des Holzgebäudes mit beidseits weit auskragenden, flachen Rampendächern ist aus architekturgeschichtlicher Sicht bemerkenswert: Die gestalterische und konstruktive Trennung von Schuppen- und Rampendächern war neu und erlaubte eine allseitige Belichtung des Innern. Das Gebäude ist ein auffällig moderner Bau, ein früher Vertreter der gemässigten Schweizer Moderne; zwar immer noch achsensymmetrisch, jedoch bereits mit stark reduzierten stilistischen Elementen des Neoklassizismus. Seine Materialisierung und Proportionierung erinnert er an die gleichzeitig entstandenen, bekannten Holzbauten der Architektin Lux Guyer (1894–1955). Seine breite Rampe mit gepflasterter Auffahrt ist neben denjenigen in Zürich Seebach und Zürich Affoltern die letzte intakte Bahngüterrampe in der Stadt Zürich. Im Werk von Meinrad Lorenz nimmt der moderne Bau eine Schlüsselstellung ein, denn der vormalige Chefarchitekt der Rhätischen Bahn RhB galt während der 1910er Jahre noch als einer der bedeutendsten Vertreter des Bündner Heimatstils.

Das Perrondach kam 1929 nach Wollishofen, nachdem der Bahnhof mit dem Umbau der linksufrigen Zürichseebahn 1928 eine Unterführung und einen neuen Mittelperron erhielt. Das Perrondach stammt aus dem Hauptbahnhof Zürich. Dort deckte es seit der 1897–1902 unter NOB-Oberingenieur Theodor Weiss ausgeführten Bahnhoferweiterung den Perron 1 und diente als Verlängerung der grossen Bahnhofhalle (Bahnhofplatz 15, Museumstrasse 1; 261AA01592). 1929 begann dort der Bau der heute noch bestehenden grossen Querhalle und der Perrondächer (Bahnhofplatz 15 bei; 261AAPERRON00001), wodurch die einzelnen Perrondächer überflüssig wurden und anderweitig verwendet werden konnten. Das Perrondach in Wollishofen gehört damit zu den ältesten erhaltenen Perrondächern der Schweiz. Es zeugt von der Baugeschichte des Zürcher Hauptbahnhofs und mit seiner Konstruktion von der Entwicklung der Ingenieurtechnik beim Bau von Schutzdächern. Ausserdem zeugt es vom Schaffen des Eisenbahningenieurs Theodor Weiss, dem ehem. Inspektor der Württembergischen Staatsbahnen und Projektleiter der oberen Donaulinien und Erbauer der Aarebrücke bei Busswyl (1857–1858) auf der Strecke Bern–Biel/Bienne, der ersten pneumatisch fundierten Brücke der Schweiz.

Schutzzweck

Erhaltung der bauzeitlichen Substanz aller schützenswerter Bauten des Ensembles mitsamt ihren bauzeitlich erhaltenen, äusseren und inneren Ausstattungselementen und Oberflächen.

Kurzbeschreibung

Situation/Umgebung

Das wegen seiner ehem. Nutzung als Güterumschlagplatz recht grosse Bahnhofgelände in Wollishofen liegt zwischen dem Mythenquai und der ostseitigen Bebauung der Seestrasse auf der Höhe der Schiffswerft mit Hafen der Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft ZSG (Mythenquai 323 u. a.; 261WO02400 u. a.). Das Aufnahmegebäude steht im Fluchtpunkt der rechtwinklig von der Seestrasse abzweigenden Staubstrasse. Der Güterschuppen steht weiter nördlich in der Achse des Aufnahmegebäudes, dazwischen steht ein eingeschossiges Dienstgebäude aus den 1960er Jahren. Eine 65 m lange, in den 1990er Jahren erneuerte Unterführung von 1928 erschliesst von hier aus den Mittelperron mit dem Perrondach und führt unter dem gesamten Bahnareal hindurch weiter bis zum östlichen Trottoir des Mythenquais.

Objektbeschreibung

Aufnahmegebäude (261WO00348)

Das Aufnahmegebäude Wollishofen ist ein symmetrischer Bau mit einem leicht vorgezogenen, zweigeschossigen Mittelbau unter Walmdach mit vier Fensterachsen und zwei eingeschossigen, schlichter gestalteten Seitenflügeln mit je einer Fensterachse. Die Hausteinfassaden zeigen Gestaltungselemente der Neurenaissance: Das EG der Hauptfassade ist durch eine Rustikaquaderung akzentuiert und zeigt in der Mitte ein über eine dreistufige Freitreppe erschlossenes Portal mit Zwillingsbogen. Das EG durch Rundbogentüren und -fenster mit Bogenquaderung geöffnet. Das OG erhebt sich über einem Sohlbankgesims und wird durch vier Wandpfeiler mit Knospenkapitellen gegliedert. Alle vier Fenster sind mit Segmentbogen verdacht. Die Bahnseite des Mittelbaus ist schlichter gestaltet. Das OG ist lediglich durch zwei Pfeilern und das EG

durch Eckquaderung gegliedert. Ein umlaufendes Kranzgesims schmückt die Dachuntersicht des Mittelbaus. Auf allen vier Seiten des Walmdachs sitzen breite, später angefügte Lukarnen. Auf einem Seitenflügel wurde schon früh eine Dachterrasse eingerichtet. In jüngster Zeit wurde auf der Gleisseite auf der gesamten Gebäudelänge ein einstöckiger, holzverkleideter, grau gestrichener Anbau angefügt. Die historischen Holztüren sind grossflächig verglast und zeigen antikisierende Halbsäulchen in der Mitte.

Güterschuppen (261WO01100)

Über einem Beton-Kellersockel mit gemauerten Aussenwänden steht eine Holzständerkonstruktion von drei mal fünf Achsen unter einem flachen Walmdach ohne Dachvorsprung. Dieses überspannt eine grosse, stützenfreie Halle. Auf den Längsseiten trennen flache Rampendächer einen Obergaden vom EG ab. Dieser dient mit allseitigen, auf den Längsseiten zu Bändern zusammengefassten Fenstern zur Belichtung der Halle. Im N sind die Rampendächer um drei Achsen über den Schuppen hinaus verlängert und miteinander zu einem von neun Holzstützen und Streben getragenen Vordach verbunden, das einen grossen Vorplatz überdeckt, auf den von N her eine breite, bauzeitlich gepflästerte Auffahrt führt. Urspr. wies der Güterschuppen eine längsgestreifte Farbgebung auf, die Längsfassaden sind heute dunkelrot gestrichen, die Schmalseiten mit hellgelben Eternitschindeln verkleidet. Insg. fünf Tore (zwei auf jeder Längsseite, eines auf der Nordseite) sowie neun Fenster durchbrechen die Wände im EG. Die EG-Fenster sind mit ornamentierten Gittern versehen. Im Innern ist die Konstruktion des Baus noch zu grossen Zeilen erhalten, im südlichsten Binderfeld wurde eine Etage mit einem Archivraum und einem geheizten «Arbeiter-Lokal» eingebaut, im N gibt es jüngere Einbauten (Trennwände, Bar) eines Musikklubs.

Perrondach (261WOPERRON00348)

Das satteldachförmige Perrondach ist eine aufwändige Konstruktion mit elf T-förmigen Einzelstützen aus vernieteten Flacheisen und drei Längsträgern aus Eisenfachwerk. Diese tragen Stahlsparren, auf denen acht Stahlpfetten liegen, die wiederum Holzsparren tragen. Darauf liegt ein Unterdach aus Brettern und ein Dach aus Eternitschindeln. Abschnittsweise sind Diagonalstreben als Windverband angebracht. Über den neuen Rampen zur Unterführung wurden die Einzelstützen 2018–2019 durch Stützenpaare aus verschweisstem und verschraubtem Profilstahl ersetzt; auch Teile der Fachwerk-Längsträger sind dabei durch Stahlprofile ersetzt worden. Der Südteil wurde neu gedeckt.

Baugeschichtliche Daten

- | | |
|--------------|---|
| 1864–1865 | Bau des Aufnahmegebäudes (261WO00348) in Zug, Bauherrschaft: Zürich-Zug-Luzern-Bahn ZZL, Architekt: Jakob Friedrich Wanner |
| um 1875 | Bau eines ersten Aufnahmegebäudes (kombiniertes Stationsgebäude aus Holz) in Wollishofen |
| 1897–1898 | Abbruch des Aufnahmegebäudes in Zug und Wiederaufbau in Wollishofen als Ersatz für das erste Aufnahmegebäude von 1875 und Ergänzung durch ein Abortgebäude, Bauherrschaft: Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB |
| 1897–1902 | Errichtung des Perrondachs (261WOPERRON00348) als Überdeckung des im Zuge der Erweiterung des Hauptbahnhofs (Bahnhofplatz 15 u. a.; 261AA01592) verlängerten Perrons 1, Bauherrschaft: Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB, Ingenieur: Theodor Weiss |
| 1920 | Verlängerung des als Güterschuppen genutzten, ersten Stationsgebäudes |
| 1928 | Um- und Neubauten anlässlich der Tieferlegung der linksufrigen Zürichseebahn, insb. des Mittelperrons und der Personenunterführung und eines Abortgebäudes, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB; Bau des Güterschuppens (261WO01100), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekt: Meinrad Lorenz |
| 1929 | Überdachung des Mittelperrons mit dem zwischen 1897–1902 gebauten Dach von Perron 1 des Hauptbahnhofs Zürich |
| 1930–1942 | Umbauten im EG des Aufnahmegebäudes |
| 1960er Jahre | Ersatz des Hausperrondachs, Grundrissveränderungen im EG und Bau von Lukarnen am Aufnahmegebäude; Abbruch des Abortgebäudes, Bau eines neuen, eingeschossigen Dienstgebäudes mit Kiosk, WC und Diensträumen als blaue Stahlkonstruktion mit weissen Ausfachungen, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekt: Max Vogt (1925–2019) |
| 2007 | Renovation des Aufnahmegebäudes: Abbruch des Hausperrondachs, gleisseitiger Anbau, Bauherrschaft: SBB AG |

2018–2019 Neubau des Kiosks und der Überdachung des Abgangs zur Unterführung, neue Rampen, Renovation des Perrondachs, Bauherrschaft: SBB AG und Stadt Zürich, Ingenieure: Emch+Berger (1953 – o. A.) und F. Preisig AG (1961 – o. A.)

Literatur und Quellen

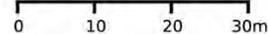
- Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Baukultur in Zürich, Wiedikon, Albisrieden, Altstetten, hg. von Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Zürich 2005, S. 138.
- Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen 1928, Baurechnungen für das Jahr 1928, S. 51, Privatarhiv Ruedi Weidmann.
- Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen 1929, Baurechnungen für das Jahr 1929, S. 55, Privatarhiv Ruedi Weidmann.
- INSA Inventar der neueren Schweizer Architektur 1850–1920, Sonderpublikation aus Band 10, Zürich. Architektur und Städtebau 1850–1920, hg. von Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Zürich 2001, S. 216.
- Illustrierte Schweizerische Handwerker-Zeitung 1930, Nr. 11, insb. S. 1.
- Leza Dosch, Lorenz, Meinrad, in: Architektenlexikon der Schweiz, 19./20. Jahrhundert, hg. von Isabelle Rucki und Dorothee Huber, Basel/Boston/Berlin 1998, S. 348.
- O. A., Th. Weiss (Nekrolog), in: Schweizerische Bauzeitung, 1914, Nr. 10, S. 144–145.
- Typologisches Inventar Bahnhöfe, Stadt Zürich, 261WO00348 und 01100, 2011, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Werner Stutz, Bahnhöfe der Schweiz, Zürich 1976, S. 51, 68–69 und 159-160.



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 28.01.2020 00:28:57

Diese Karte stellt einen Zusammensatz von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Massstab 1:1000



Zentrum: [2682728.97,1244701.1]



Bahnhof Zürich Wollishofen, Aufnahmegebäude (261WO00348), Ansicht von W, 12.07.2019 (Bild Nr. D101139_02).



Bahnhof Zürich Wollishofen, Aufnahmegebäude (261WO00348), Ansicht von NO, 16.01.2019 (Bild Nr. D101139_04).



Bahnhof Zürich Wollishofen, Güterschuppen (261WO01100), Ansicht von SO,
16.01.2019 (Bild Nr. D101139_05).



Bahnhof Zürich Wollishofen, Güterschuppen (261WO01100), Ansicht von SW,
16.01.2019 (Bild Nr. D101139_07).



Bahnhof Zürich Wollishofen, Güterschuppen (261WO01100), strassenseitige Ansicht von W, Bild: Baugeschichtliches Archiv Zürich, Sign. DMP_061245, 01.01.1928 (Bild Nr. D101139_15).



Bahnhof Zürich Wollishofen, Perrondach (261WOPERRON00348), Ansicht von SO, 18.10.2018 (Bild Nr. D101139_18).



Bahnhof Zürich Wollishofen, Perrondach (261WOPERRON00348),
Dachuntersicht mit urspr. Einzelstützen und Fachwerk-Längsträgern (hinten),
vorne eine neue Doppelstütze und Walzprofil-Längsträger, 18.10.2018 (Bild Nr.
D101139_08).



Bahnhof Zürich Wollishofen, Perrondach (261WOPERRON00348), urspr.
Standort als südwestlichstes Perrondach des Hauptbahnhofs (Bahnhofplatz 15
u. a.; 261AA01592 u. a.), Ansicht von SW, Bild: Baugeschichtliches Archiv
Zürich, Sign. BAZ 1504, 01.01.1902 (Bild Nr. D101139_17).

Bahnwärterhäuser

Gemeinde Zürich	Bezirk Zürich
Quartier Wipkingen	Planungsregion Zürich

Adresse(n)	Rousseaustrasse 99 und 101
Bauherrschaft	Schweizerische Bundesbahnen SBB
ArchitektIn	
Weitere Personen	
Baujahr(e)	1908–1909
Einstufung	regional
Ortsbild überkommunal	nein
ISOS national	ja
KGS	nein
KGS Nr.	–
Datum Inventarblatt	07.01.2020 Raphael Sollberger, Ruedi Weidmann

Objekt-Nr.	Festsetzung Inventar	Bestehende Schutzmassnahmen
261WP00547	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261WP00562	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–

Schutzbegründung

Die ehem. Gemeinde Wipkingen liegt an einer der ältesten Bahnlinien der Schweiz, hatte aber bis zur Eingemeindung 1893 keinen Bahnhof, da Halte auf der relativ steilen Rampe vor dem Wipkinger Tunnel erst mit Elektrolokomotiven möglich wurden. Die beiden beim 1932 in Betrieb genommenen Bahnhof Zürich Wipkingen (Dammstrasse 54 u. a.; 261WP01607 u. a.) stehenden Bahnwärterhäuser von 1908–1909 gehören deshalb nicht funktional zum Bahnhofensemble; die hier wohnhaften Bahnwärterfamilien waren schon zuvor für die Überwachung der Aussersihler Viaduktanlage (Streckenabschnitt Richtung S) sowie des Tunnels nach Zürich Oerlikon (Abschnitt Richtung N) verantwortlich. Die Bahnwärterhäuser gehören zu den letzten Vertretern ihres Typs, die in der Schweiz noch gebaut wurden. Für ihren Bau verwendete man offensichtlich noch die Normalien der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, was die noch stark an die Architektur des 19. Jh. erinnernde Formensprache der beiden Wohnhäuser erklärt (weiter nördlich im Bahneinschnitt stand bis zu dessen Überbauung ein älteres, drittes Exemplar). Dass auch nach der Elektrifizierung und der Einführung des Telefons die Präsenz eines Bahnwärters an komplexen Streckenabschnitten noch wichtig war, macht die beiden architekturgeschichtlich stilverspäteten Häuser nichtsdestotrotz zu wichtigen Zeugen der Eisenbahngeschichte. In der Stadt Zürich sind insg. nur noch drei Bahnwärterhäuser erhalten (das dritte, befindet sich am Ernst-Zöbeli-Weg 26; 261AL00175 an der Bahnlinie Zürich–Zug) was ihnen einen grossen Seltenheitswert verleiht. Zudem handelt es sich bei den Bahnwärterhäusern in Wipkingen um wichtige wirtschafts- und sozialgeschichtliche Zeugen eines heute ausgestorbenen Berufs und der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Bahnwärter, welche ihre Hauptaufgaben, die Kontrolle und allenfalls die Freiräumung der Trassen, kleinere Reparaturen, unter Umständen das Stellen von Weichen sowie die Wartung der Signalanlagen) meist zusammen mit ihrer ganzen Familie, oft rund um die Uhr meisterten und dafür neben ihrem Gehalt von den Bahngesellschaften Kost und Logis erhielten.

Schutzzweck

Erhaltung der bauzeitlichen Substanz der beiden Bahnwärterhäuser sowie der allfällig erhaltenen bauzeitlichen Ausstattungselemente und Oberflächen. Im Innern, wo vorhanden, Erhaltung der bauzeitlichen Grundrissdisposition.

Kurzbeschreibung

Situation/Umgebung

Die beiden Bahnwärterhäuser stehen östlich des Bahnhofs Zürich Wipkingen, vis-à-vis des von Emil Schlaginhausen (1887–1977) erstellten Aufnahmegebäudes (Dammstrasse 54; 261WP01607) von



1932, im N bzw. im S eines begrünten Einschnitts der im Zuge des Bahnhofbaus errichteten Personenunterführung zwischen der Dammstrasse im W und der Rousseaustrasse im O der Gleise. Zu beiden Häusern gehört je ein Garten, der urspr. zur Deckung des Eigenbedarfs der Bahnwärterfamilien genutzt wurde.

Objektbeschreibung

Nördliches Bahnwärterhaus (261WP00547)

Die beiden Bahnwärterhäuser sind typengleich und eher grosse Vertreter ihres Typs. Sie sind zweigeschossige Satteldachbauten, stehen giebelständig zum Gleis, wiesen einen Quertrakt gegen S, eine nordseitig verlängerte Dachfläche und daneben eine eingezogene Gebäudeecke im NW (für heute abgebrochene, schopartige Windfänge) auf. Das nördliche Bahnwärterhaus steht nördlich der Personenunterführung auf der Ostseite der Gleise. Es hatte urspr. Fassaden aus gelben und roten Backsteinen, heute ist es verputzt, rosa gestrichen, die Jalousieläden sind rot gestrichen.

Südliches Bahnwärterhaus (261WP00562)

Das südliche Bahnwärterhaus ist typengleich mit dem nördlichen Bahnwärterhaus. Es steht südlich der Personenunterführung auf der Ostseite der Gleise, hatte urspr. Fassaden aus gelben und roten Backsteinen, heute ist es verputzt, gelb gestrichen, die Jalousieläden sind grün gestrichen. Die gleisseitige Stützmauer stammt aus der Bauzeit des Bahnhofs, als das östliche Gleis etwas nach O verlegt wurde, um Platz für den Mittelperron zu schaffen.

Baugeschichtliche Daten

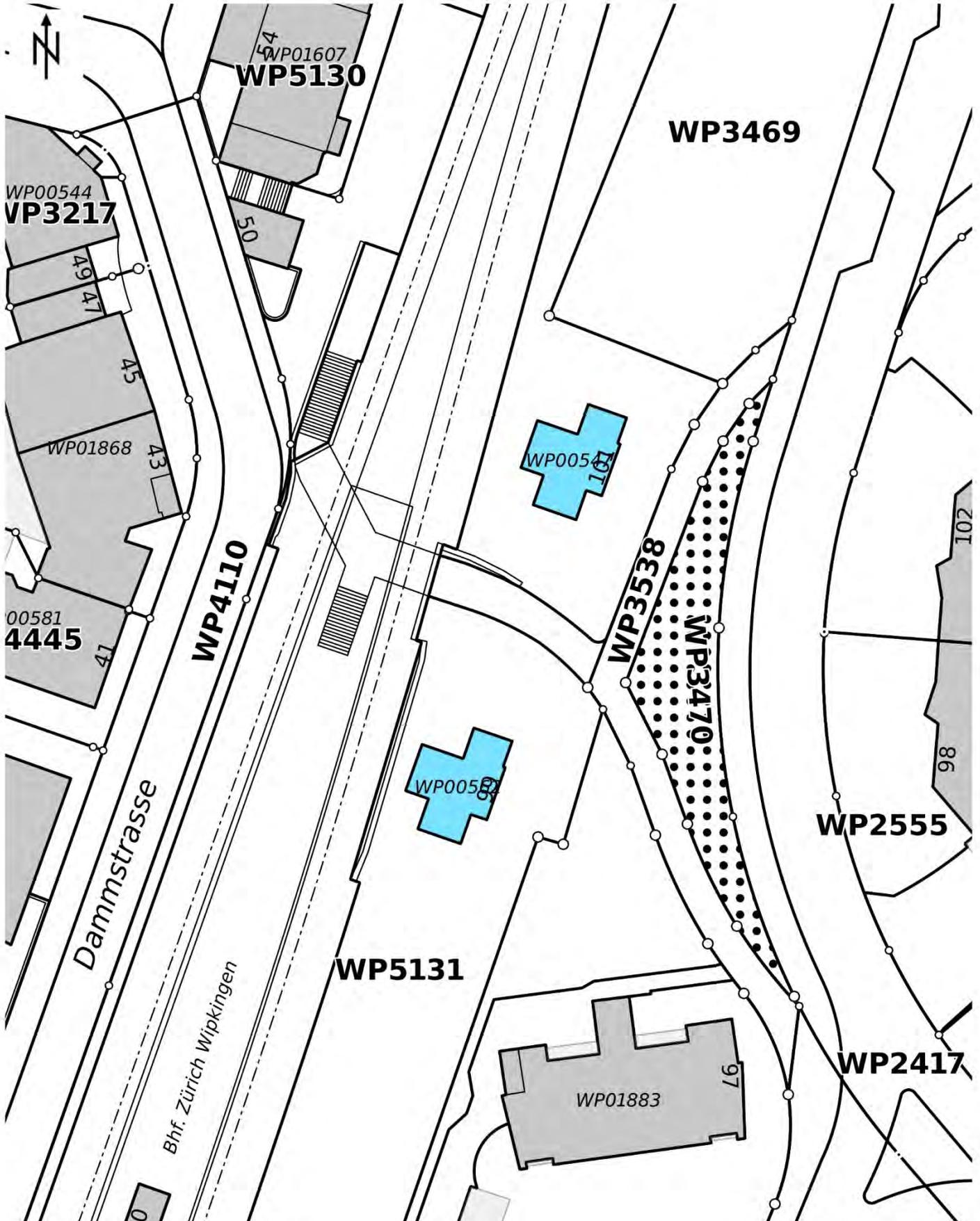
- | | |
|------|--|
| 1908 | Bau des nördlichen Bahnwärterhauses (261WP00547), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB |
| 1909 | Bau des südlichen Bahnwärterhauses (261WP00562), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB |
| 1932 | Bau des Bahnhofs Zürich Wipkingen, Gleisverlegung nach O zugunsten des Mittelperrons, Bau der Personenunterführung Nord zwischen den Bahnwärterhäusern, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekt: Emil Schlaginhaufen (1887–1977) |

Literatur und Quellen

- Bahnwärterhaus, in: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, hg. von Dr. Freiherr von Röll, Berlin/Wien 1912, S. 463–465.
- Bahnwärterhaus, in: Wikipedia, [de.wikipedia.org/wiki/Bahnwärterhaus](https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnw%C3%A4rterhaus), Stand 09.04.2019.
- Normalien für Wärterhäuser und -buden zur Genehmigung, 1902 - 1904 (Dossier), SBB-Archiv, Sign. GD_BAU_SBBMIX_002_09.
- Typologisches Inventar Bahnhöfe, Zürich, 261WP01607 und 261WP01608, 2006, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.



Inventarrevision Denkmalpflege



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 28.01.2020 00:41:47

Masstab 1:500



Diese Karte stellt einen Zusammenschluss von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Zentrum: [2682362.26,1249656.21]



Bahnwärterhäuser, Ansicht von S mit Nutzgärten, Ansicht von S, Bild:
Baugeschichtliches Archiv Zürich, Sign. DMP 054302, 01.01.1959 (Bild Nr.
D101353_32).



Bahnwärterhäuser, Ansicht von NW, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_33).



Bahnwärterhäuser, südliches Bahnwärterhaus (261WP00562), Ansicht von SW, mit Stützmauer von 1932, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_34).



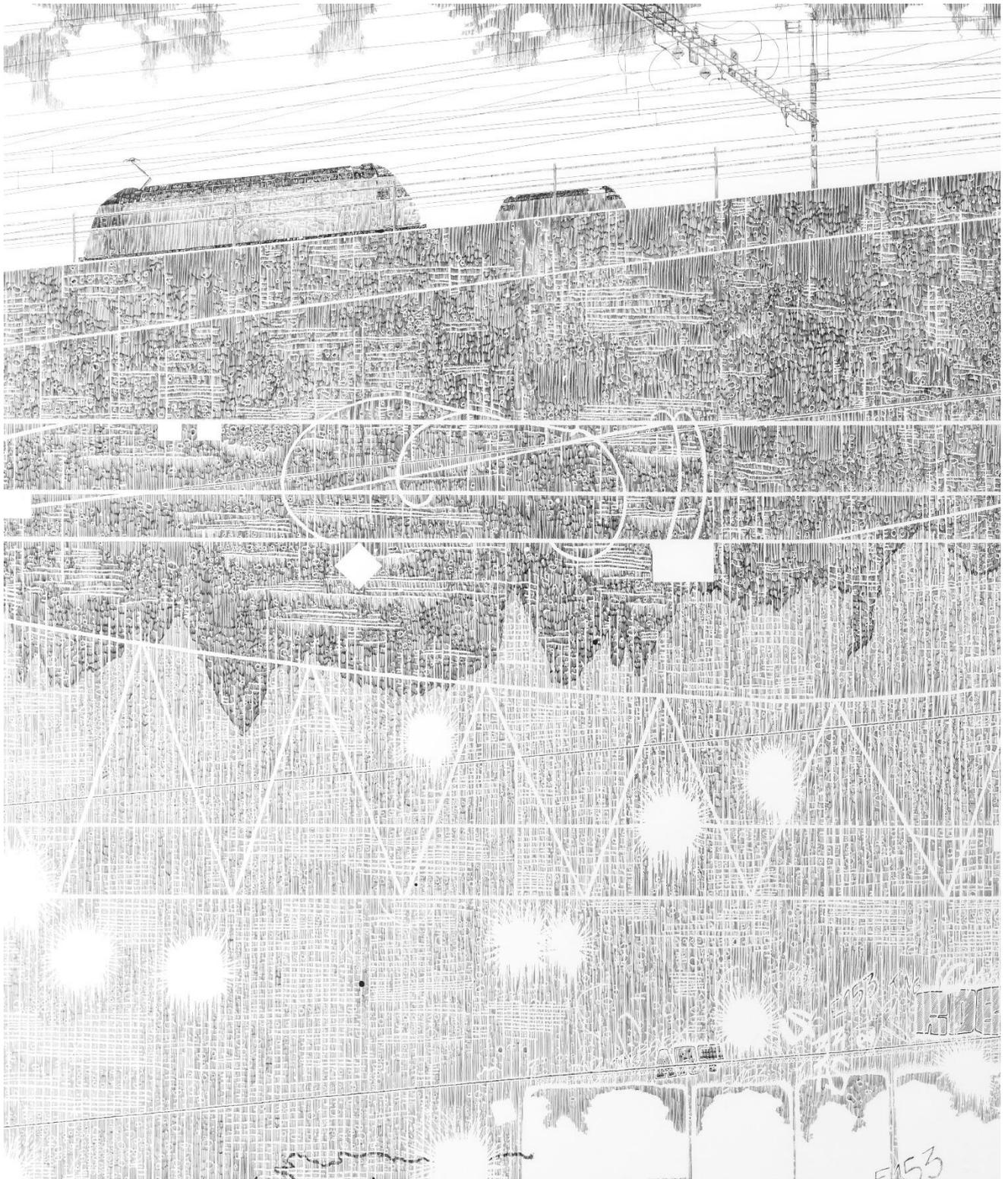
Bahnwärterhäuser, südliches Bahnwärterhaus (261WP00562), Ansicht von O, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_35).



Bahnwärterhäuser, nördliches Bahnwärterhaus (261WP00547), Ansicht von W, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_38).



Bahnwärterhäuser, nördliches Bahnwärterhaus (261WP00547), Ansicht von NW, 20.10.2018 (Bild Nr. D101353_39).



Industrie 1
Gaël Sapin, 2018



Kanton Zürich
Baudirektion
Amt für Raumentwicklung

Inventar der Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung Stadt Zürich, Gleisfeld SBB

festgesetzt durch das Amt für Raumentwicklung am 07.01.2020 (AREV Nr. 1724/2019)

Herausgeber

Kanton Zürich
Baudirektion
Amt für Raumentwicklung
Archäologie und Denkmalpflege

erstellt in Zusammenarbeit mit der Denkmalpflege der Stadt Zürich
und der Fachstelle Denkmalpflege der Schweizerischen Bundesbahnen SBB

Autorinnen und Autoren

Melanie Wyrsch, Raphael Sollberger, Regula Michel, Ruedi Weidmann

Gestaltung

Raphael Sollberger

Titelbild

Bahnhof Zürich Wiedikon, 2019
Foto: Raphael Sollberger

Druck

Länggass Druck AG, Bern